



নেহৰু বাল পুস্তকালয়

আমাৰ ৰেলৰ কথা



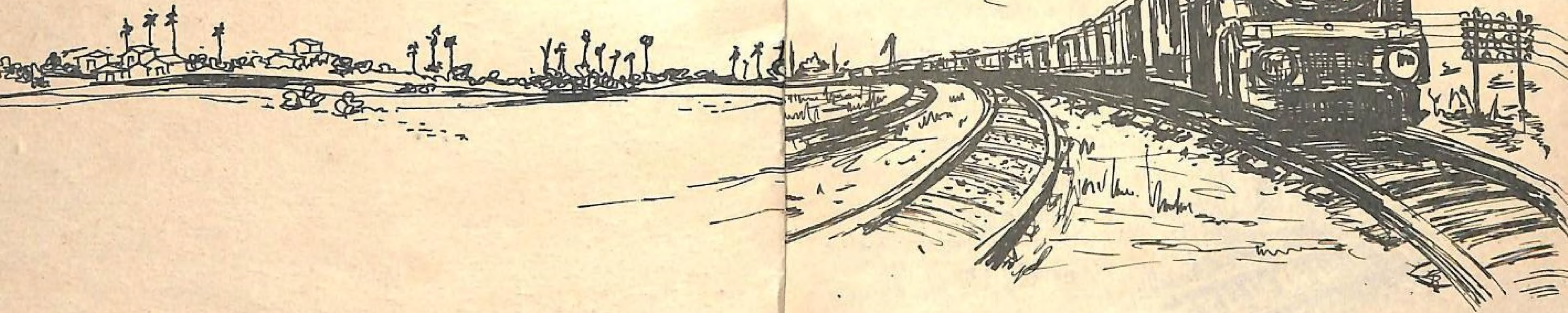
নেহৰু বাল পুস্তকালয়—৯

আমাৰ ৰেলৰ কথা

জগজিৎ সিং

অনুবাদক : নাৰায়ণ বেজবৰুৱা

কাৰ্টুন অঙ্কন : আহমদ



নেচনেল বুক ট্ৰাষ্ট, ইণ্ডিয়া
নিউ দিল্লী

ফেব্ৰুৱাৰী ১৯৭২ (মাঘ ১৮৯৩)

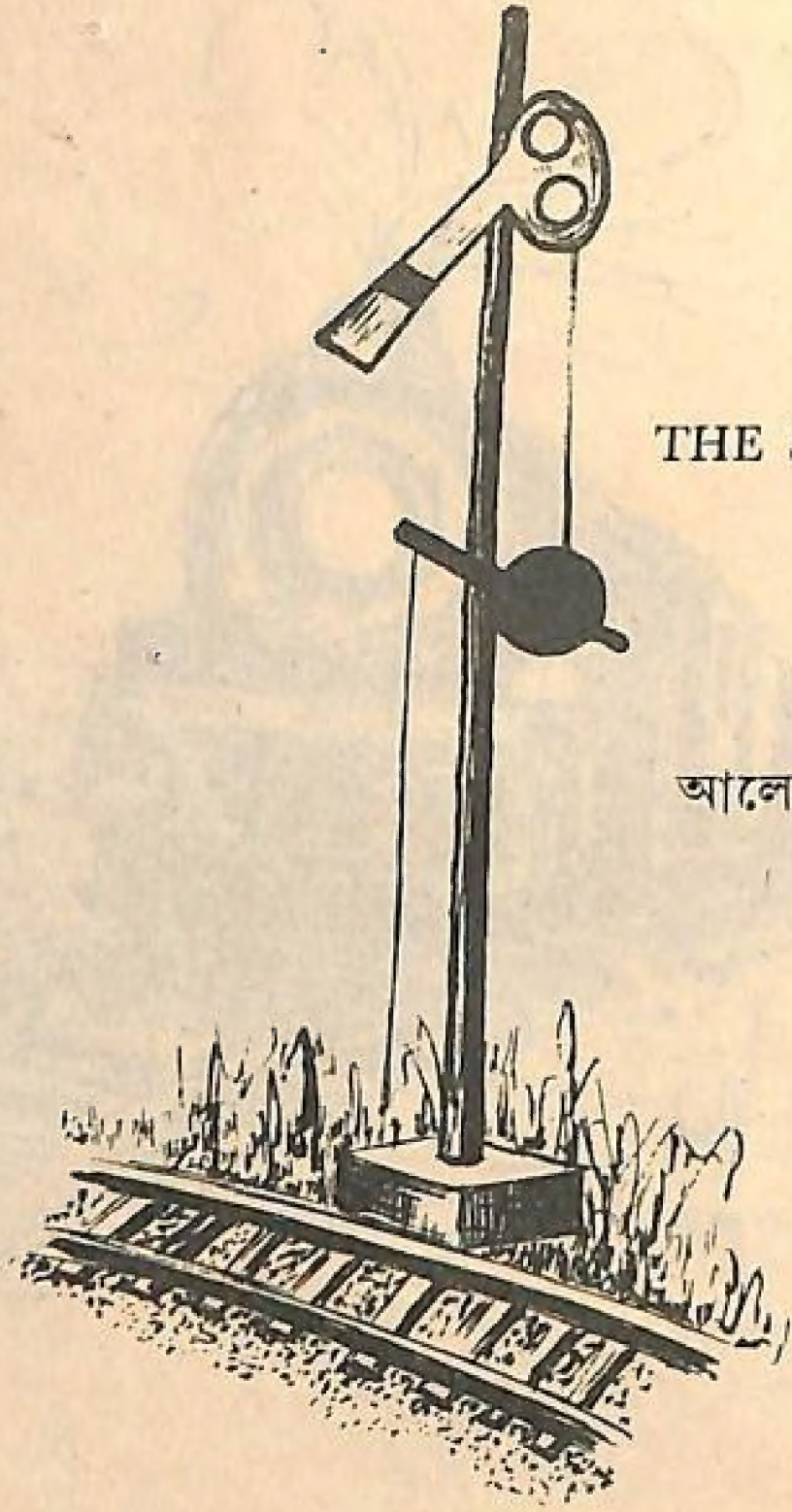
© জগজিৎ সিং, ১৯৭১

Rs. 1.50

THE STORY OF OUR RAILWAYS
(Assamese)

আলোকচিত্ৰ : ৰেলৱে বৰ্ডৰ সৌজন্ত

পৰিবেশক :
লয়াৰ্চ বুক ষ্টল,
কিতাপ বেচোঁতা আৰু প্ৰকাশক
গুৱাহাটী, অসম



ডাইৰেক্টৰ, নেচনেল বুক ট্ৰাষ্ট, ইণ্ডিয়া, এ-৫, গ্ৰীণ পাৰ্ক, নিউ দিল্লী-১৬ দ্বাৰা
প্ৰকাশিত আৰু নৱ মুদ্ৰণ প্ৰাইভেট লিমিটেড, কলিকাতা-৪ দ্বাৰা মুদ্ৰিত।
প্ৰচ্ছদপট আৰু ছবি ইন্দ্ৰপ্ৰস্থ প্ৰেছ (চি-বি-টি) নিউ দিল্লীত মুদ্ৰিত।



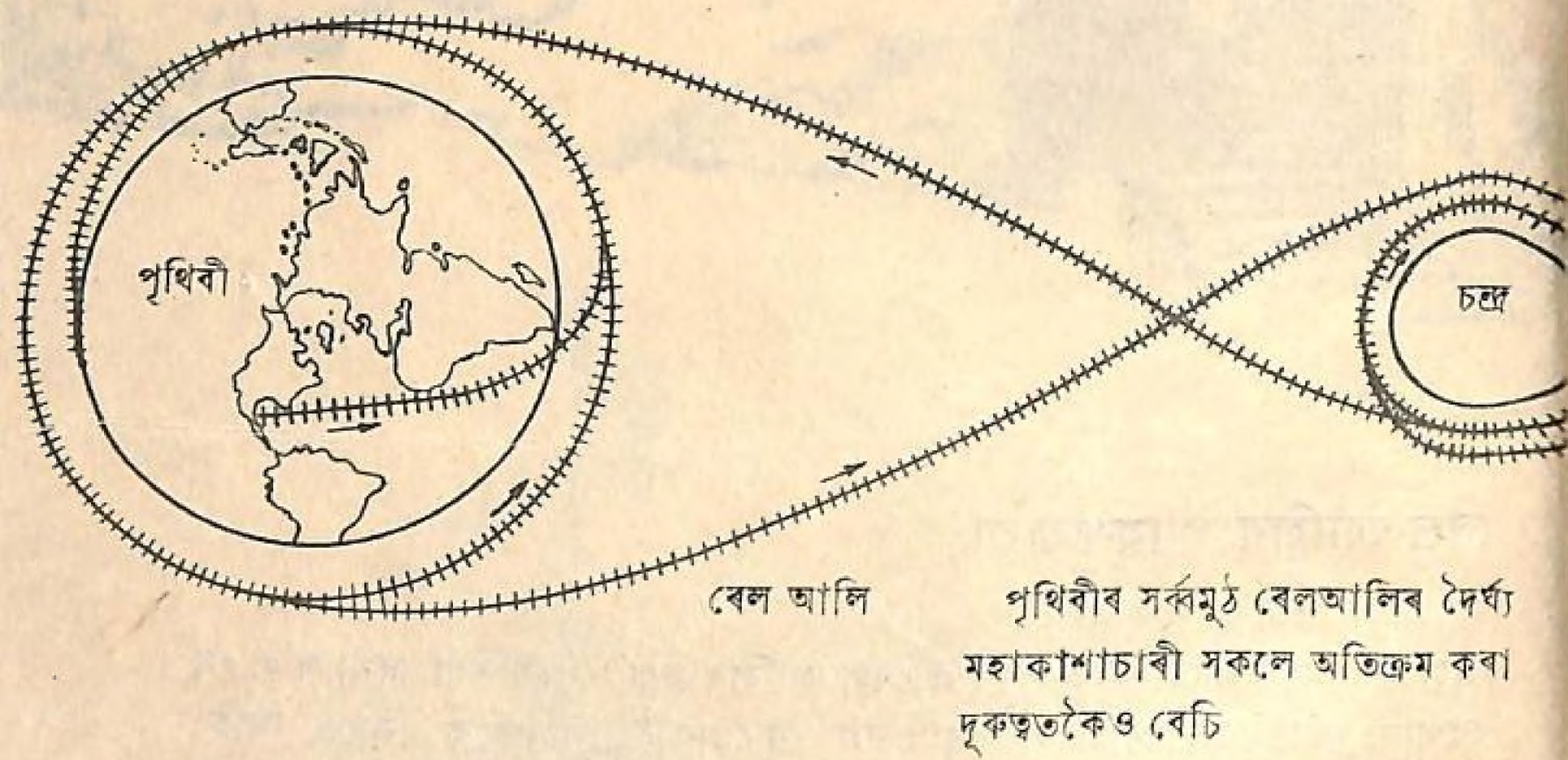
ৰেল আলিৰ আৱশ্যকতা

ৰেল ইঞ্জিন ওলোৱাৰ বহু পূৰ্বেই ৰেল আলিৰ জন্ম। যেতিয়া দেখা গ'ল যে ওখোৰা মোখোৰা আলিৰে গধুৰ ওজন চোঁচোৰাই নিয়াতকৈ নিমজ মিহি-বাটেৰে চোঁচোৰাই নিবলৈ সহজ, তেতিয়াই কয়লাখনিৰ মালিক সকলে কাঠৰ গড়েৰে ৰেলআলি সাজি, কয়লা ভৰোৱা ডবাবোৰ ঘোৰাবে টনাই নিয়াৰ উপায় উলিয়ালে।

পোন প্ৰথমে ওলোৱা ৰেলৰ ইঞ্জিন ভাপৰ সহায়েৰে চলিছিল। এটায়ে জানে যে স্কটলেণ্ডৰ বিখ্যাত ইঞ্জিনিয়াৰ জেমছ ওৱাট্, যেতিয়া সকলৰা আছিল, তেতিয়া তেওঁ এদিন পানী উতলি থকা এটা কেটলিৰ ঢাকনি খন পানীৰ ভাপে বাবে বাবে ঠেলি পেলাই দিয়া দেখিয়েই ভাপ ইঞ্জিন বা ভাপকল আৱিষ্কাৰ কৰাৰ প্ৰেৰণা লাভ কৰিছিল।

এসময়ত যে ৰেল নাছিল আজি এই কথা কল্পনা কৰিবলৈও টান। আমি উশাহ নিশাহ লোৱাৰ দৰেই আজি ৰেল থকা কথাটোও স্বাভাৱিক বুলি ধৰি লওঁ। অথচ, মাত্ৰ ১৫০ বছৰ আগতে ৰেলৰ অস্তিত্বই নাছিল। অইনকি ৰেলৰ উদ্ভাৱক ইংলেণ্ডৰ ১৮২৫ খৃষ্টাব্দৰ আগলৈকে ৰেল তৈয়াৰ কৰিবলৈ আৰম্ভ কৰা নাছিল।

যোৱা ডেচৰ বছৰৰ ভিতৰত ৰেলৰ বিৰাট প্ৰসাৰণ ঘটিছে। আজি পৃথিৱীৰ সকলো দেশৰ ৰেল আলিবোৰ জোৰা দিলে বাৰ লাখ বত্ৰিশ



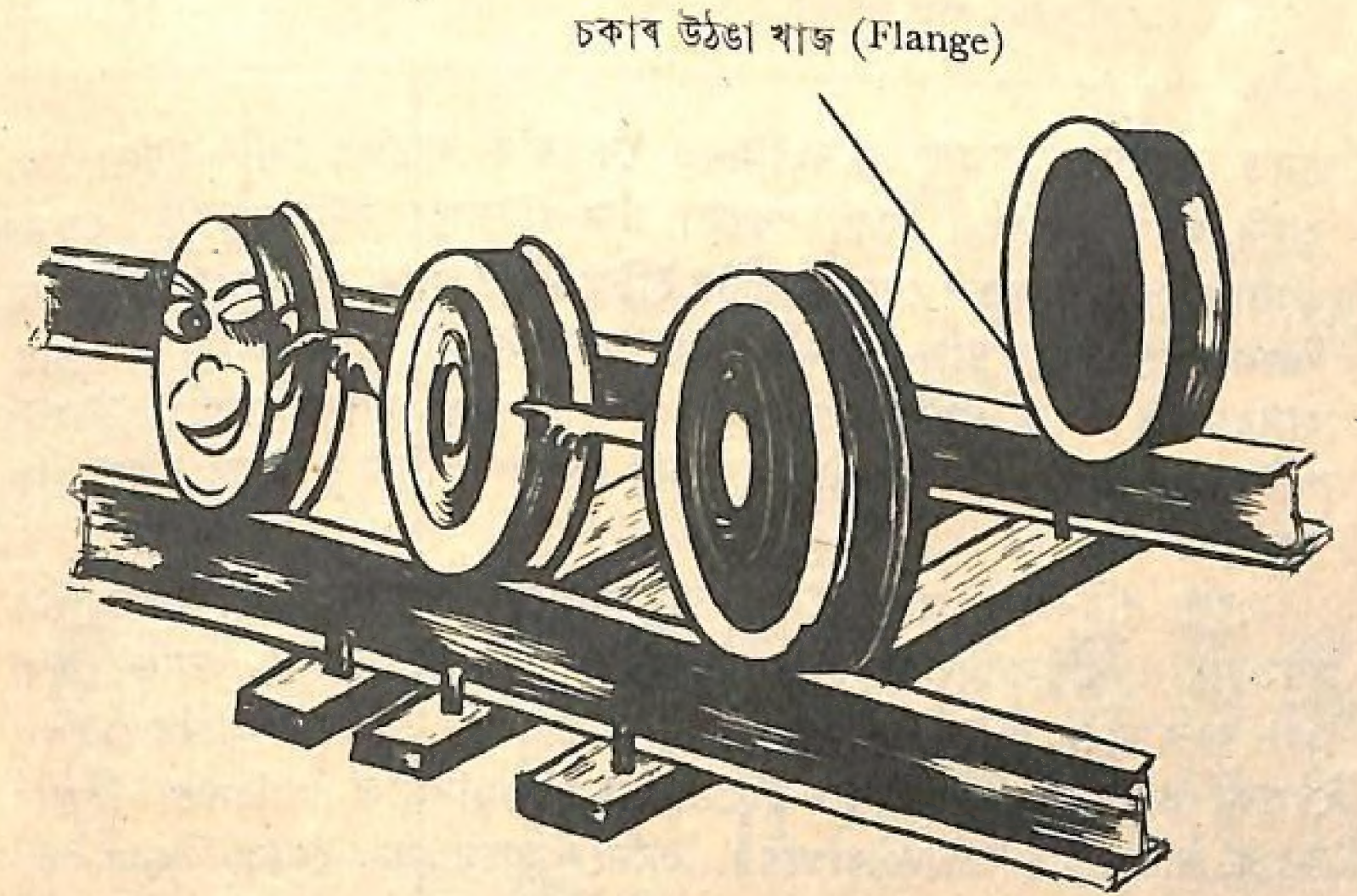
হাজাৰ (১২,৩২,০০০) কিলো মিটাৰতকৈও বেছি দীঘল হ'ব—এই দীৰ্ঘ আজি কিছু দিনৰ আগেয়ে, আমেৰিকাৰ মহাকাশাচাৰী সকলে জোনৰ পিঠিত নমাৰ পৰা পুনৰ পৃথিবীলৈ ঘূৰি অহালৈকে যিমান দূৰত্ব অতিক্রম কৰিব লগীয়া হৈছিল তাতোকৈ বহুত বেছি।

এবছৰত পৃথিবীৰ এটাইবোৰ বেলে সৰ্ব্বমুঠ যিমান দূৰত্ব বেল আলিৰে অতিক্রম কৰে, সেই দূৰত্ব সূৰ্য্যৰ পৰা সোঁৰ জগতৰ এটাইতকৈ বাহিৰত থকা গ্ৰহ প্লুট'লৈ গৈ, ঘূৰি আহি আকৌ সূৰ্য্য পাওঁতে যিমান ইব, তাতকৈও বেছি।

বেলৰ এই খৰটকীয়া উন্নতিৰ কাৰণ হৈছে এয়ে যে, মাটিৰে যাতায়ত কৰা যান-বাহনৰ ভিতৰত বেলতেই এটাইতকৈ কম খৰছ লাগে। বেলৰ চিৰি আৰু বেলৰ চকাৰ ধৰণ আৰু ব্যৱহাৰ উজু কাৰণেই বেলত কম খৰছ পৰে। চকাবোৰ খাজ কটা। খাজৰ বাঢ়ি থকা ভাগ চিৰিৰ ভিতৰফালে থাকে। চকাবোৰ চিৰিৰ ওপৰেৰে বাগৰি যোৱাৰ ব্যৱস্থা থকাত আৰু বেলৰ চিৰি

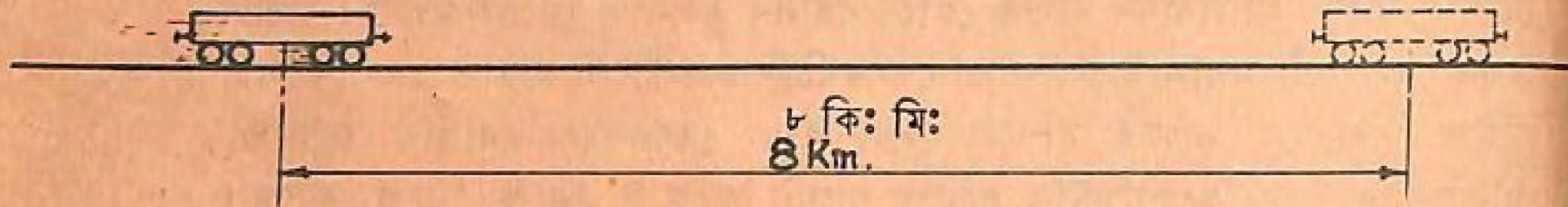
পোন আৰু নিমজ হোৱাত ঘহনি কম লাগে। এই ঘহনি মটৰ ট্ৰাকৰ বৰবৰ টায়াৰ আৰু আলিবাটৰ মাজত হোৱা ঘহনিৰ তুলনাত নিচেই নগণ্য। যদি এখন বেলগাড়ী সমান মাটিত পতা বেলৰ চিৰিৰ ওপৰেদি ঘণ্টাত ১০০ কিলো-মিটাৰ বেগেৰে বাগৰি যাবলৈ দিয়া হয়, তেনেহলে ৰোৱাৰ আগতে, অতিকমেও আঠ কিলোমিটাৰ এনেয়ে বাগৰি গৈছে ই নিজে নিজে বৰগৈ। ইয়াৰ তুলনাত, সাধাৰণ আলিত সেই একে বেগত চলা এখন মটৰ ট্ৰাক মাত্ৰ ১'৫ কিলোমিটাৰ গৈয়েই নিজে নিজে বৈ যাব। বেলৰ আলিত বেল চলোতে হোৱা নিচেই সামান্য ঘহনি আৰু বেলৰ চকা নিজে নিজে বাট পোনাই লৈ ঘূৰাৰ ব্যৱস্থা থকাত, অগ্ৰাণ্য যান বাহনতকৈ কম শক্তি খটুৱায়েই বেলে অতি গধুৰ ওজন টানি নিব পাৰে।

এই কাৰণেই, ট্ৰাকতকৈ বেলে বহুতো বেছি ওজন কঢ়িয়াই নিয়ে যদিও, কয়লা বা খৰিৰ খৰছ ইয়াত বহুতো কম লাগে। উদাহৰণ স্বৰূপে, ১৯৬৪-৬৫



১০০ কি: মি: প্র: ঘ:
100 Km. P. H.

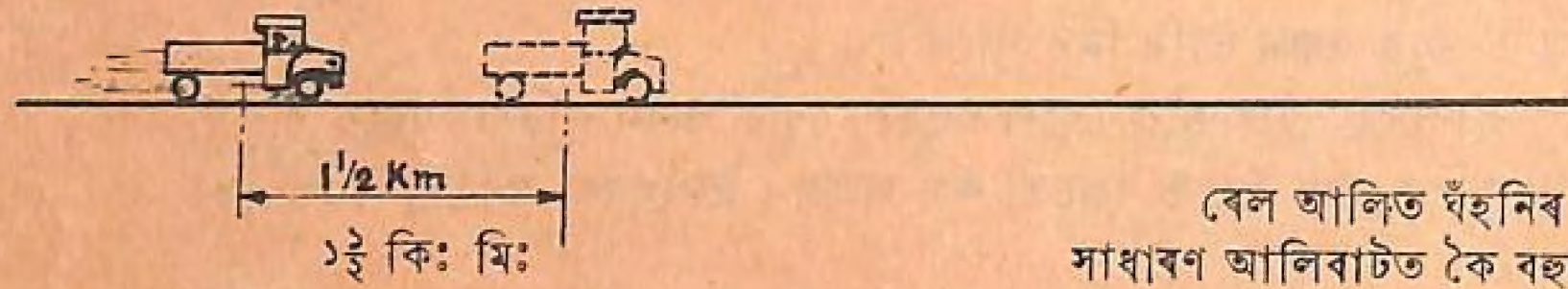
অচল স্থিৰ



৮ কি: মি:
8 Km.

১০০ কি: মি: ঘ:
100 Km. P. H.

স্থিৰ



১ ১/২ কি: মি:

বেল আলিত ঘঁহনিৰ বাধা
সাধাৰণ আলিবাটত কৈ বহুতো কম

নিদিয়াকৈয়ে ইংলণ্ডই নিজৰ কাৰণে কপালৰ ঘাম মাটিত পেলাই খটুৱাবলৈ লাখ লাখ অমাত গোলামৰ এটা বিৰাট ফোঁজ এনেয়ে পাই গ'ল! ৫০০ অশ্বশক্তি সম্পন্ন এটা ভাপ-কল বা ভাপ ইঞ্জিনৰ ক্ষমতা ১০,০০০ মানুহৰ সমান। সেইমতে দহ লাখ মানুহৰ কাম মাত্ৰ ১০০টা ভাপ ইঞ্জিনেই কৰিব পাৰে।

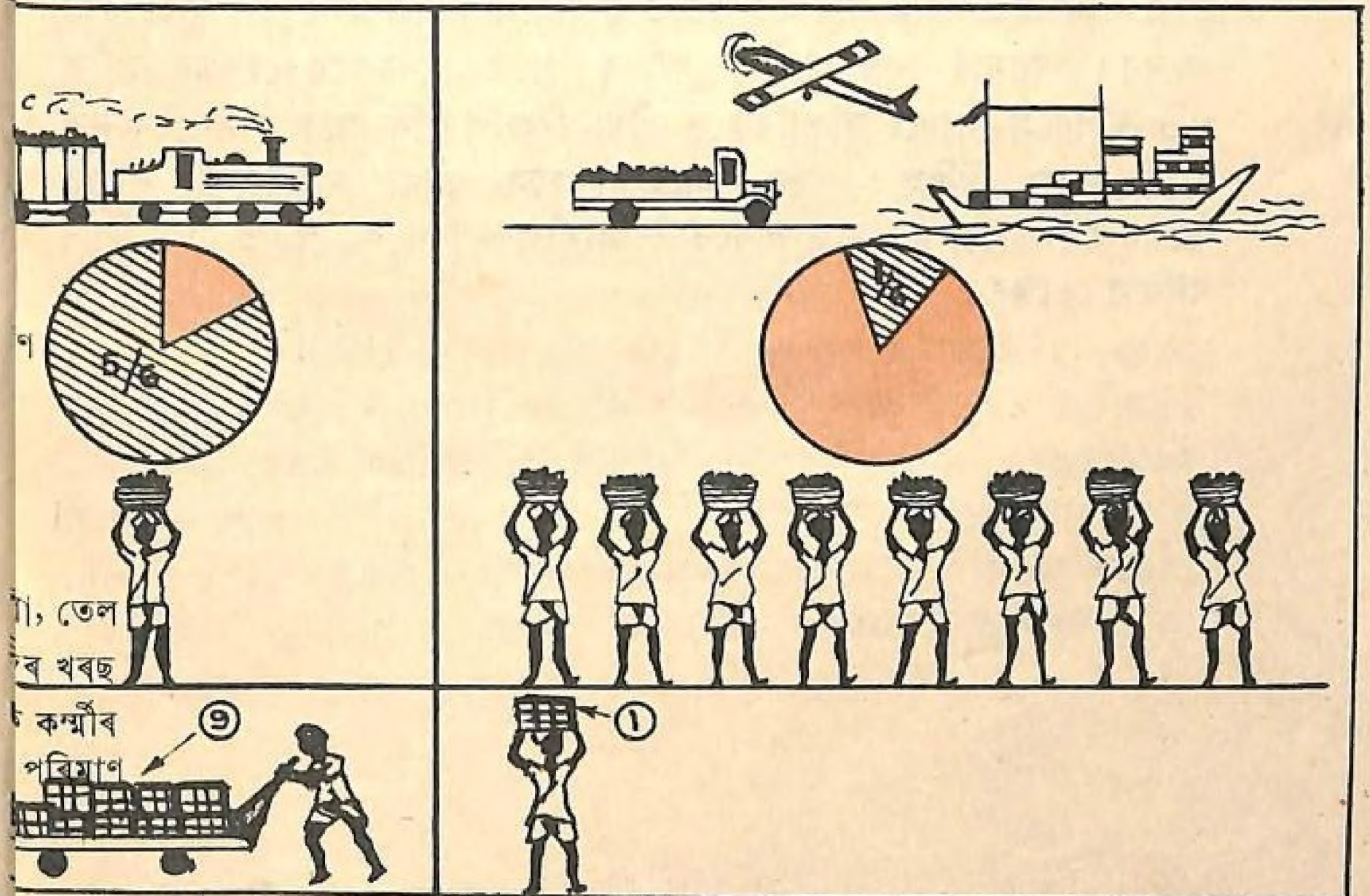
প্ৰথম অবস্থাত ভাপ ইঞ্জিন ৰূপী এই যান্ত্ৰিক গোলামবোৰৰ হতুৱাই সেই সময়ৰ হাতেৰে তৈয়াৰী বোৱাকটা সামগ্ৰীৰ নিচিনা বস্তু কাঢ়িওৱা হৈছিল। সবহ বস্তু তৈয়াৰ কৰিবৰ কাৰণে কাৰখানাবোৰলৈ সবহ কেঁচা মাল নিব লগীয়া হ'ল। আৰু তৈয়াৰী মাল বেচিবলৈ নিব লগীয়া হ'ল বজাৰ বোৰলৈ। সেই দেখি কাৰখানালৈ বস্তু অনা-নিয়া কৰিবলৈ সস্তা অথচ অধিক কাৰ্যক্ষম যানবাহনৰ আৱশ্যক হ'ল। এই আৱশ্যক পূৰালেহি ৰেলে। ৰেলৰ আগমানে মানৱ সভ্যতাৰ অগ্ৰগতিত বিৰাট উদগনি দিলে। পৰ্বত

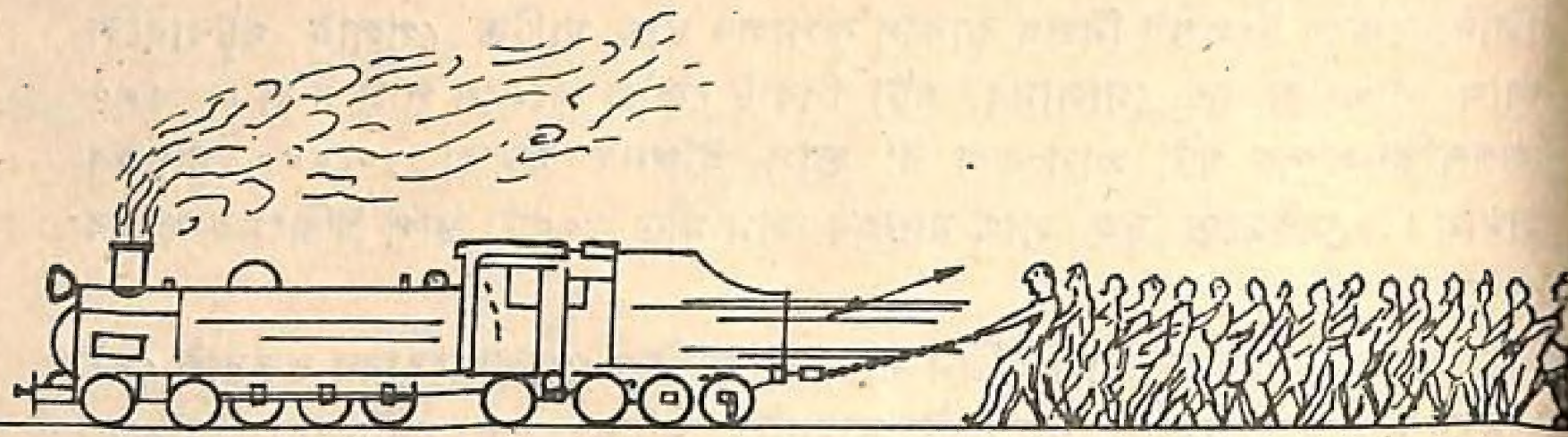
বেল পৰিবহন

পথ, বিমান আৰু নৌ পৰিবহন

চনত ভাৰতত অগ্ৰাণ্ণ যান-বাহনত ৰেলতকৈ আঠগুণ বেছি কয়লা-তেল আদি খৰছ হৈছিল; কিন্তু, সকলো যান-বাহনেৰে কঢ়িওৱা মুঠ ওজনৰ ছয়ভাগৰ এভাগ অকল ৰেলেই কঢ়িয়াইছিল। তদুপৰি, ৰেলেৰে এক বিশেষ ওজনৰ বস্তু কঢ়িয়াওতে যিমান মানুহে খাটিব লাগে, তাৰ তুলনাত অগ্ৰাণ্ণ যানবাহনত সিমান ওজনৰ বস্তু কঢ়িয়াবলৈ তাৰ নগুন মানুহ লাগে। এইটো স্পষ্ট যে, অগ্ৰাণ্ণ যানবাহনতকৈ ৰেলেৰে বস্তু অনা-নিয়া কৰোতে এটাইতকৈ কম খৰছ লাগে।

বেল পৰিবহনৰ খৰছ ইমান কম কাৰণেই শিল্প-বিপ্লৱ এনে দ্ৰুতগতিত আগুৱাব পাৰিছিল। ভাপ-কল আৱিষ্কাৰ হোৱাৰ লগে লগেই, আজিৰ পৰা ১৫০ বছৰ আগেয়ে ইংলণ্ডত শিল্প-বিপ্লৱ আৰম্ভ হয়। এই আৱিষ্কাৰেই সেইখন দেশক, ভাৰতকে ধৰি পৃথিৱীৰ বহুতো ঠাইত কিছুদিনলৈ আধিপত্য বিস্তাৰ কৰাৰ শক্তি আৰু সম্পদ যোগায়। এনেহে লাগে যেন, খোৱা পিন্ধাৰ খৰছ





৫০০ অশ্বশক্তি সম্পন্ন এটা ইঞ্জিন = ১০,০০০ মানুহ

পথ আৰু পথতালৈৰি গতি

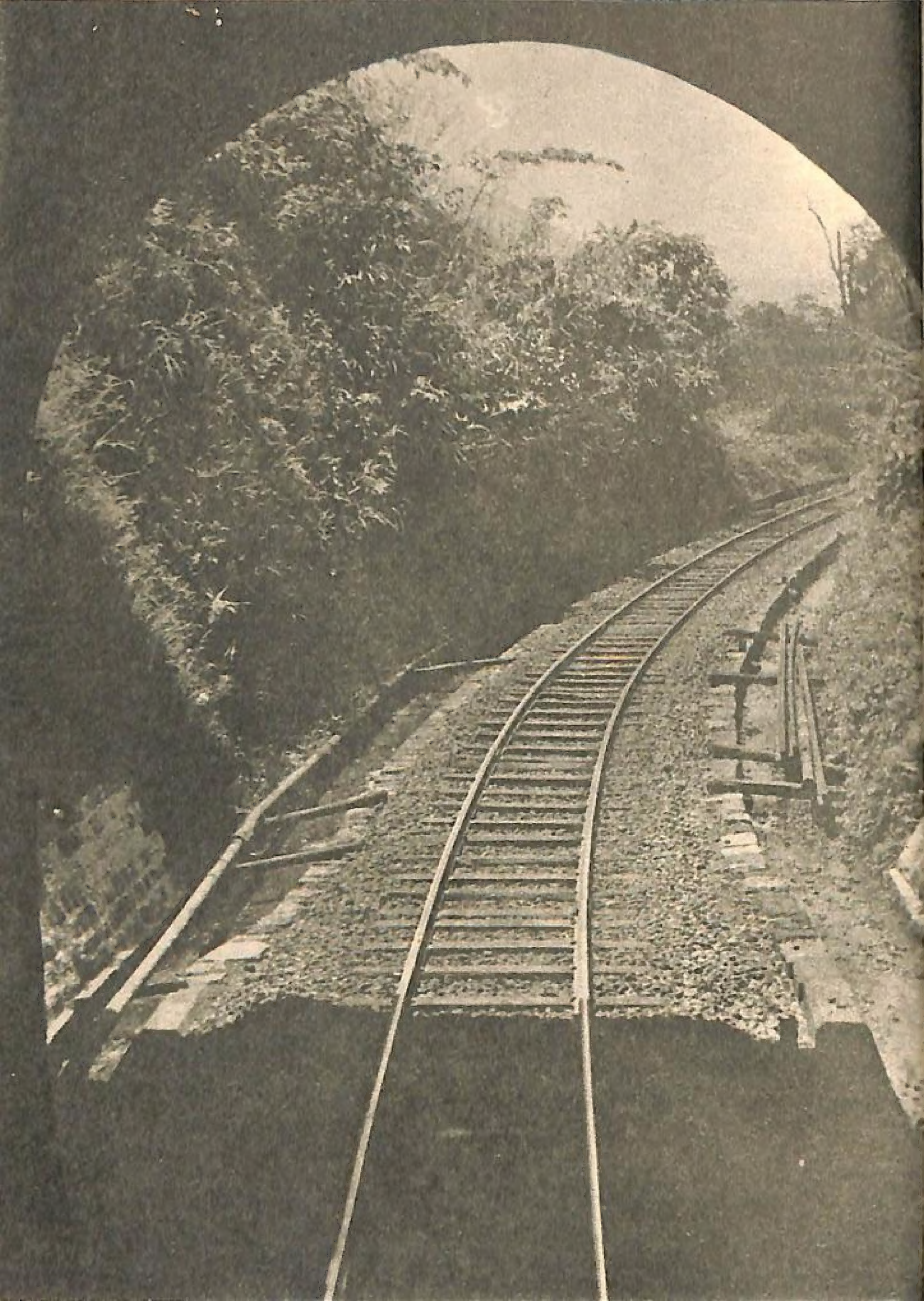
প্ৰমাণ কয়লা আৰু অগ্ৰাণ্ণ খনিজ বস্তু কঢ়িয়াব পৰা ক্ষমতাৰ কাৰণেই, কুৰিশতিকাৰ প্ৰথম অৰ্দ্ধাংশৰ মূল শিল্প তীখাকাৰখানা আৰু থাৰ্মেল পাৰাৰ হাউছ বা বিজুলি শক্তি উৎপাদন কেন্দ্ৰ সমূহত যোগান ধৰতো মাতৃশিল্প হিচাপে বেল-উদ্যোগে নিজকে প্ৰতিষ্ঠা কৰিব পাৰিছিল।

যি দেশত তীখা উৎপাদন আৰু বিদ্যুৎশক্তি উদ্ভাৱন উভেদনদী, সেই দেশক আজিও আমি পৃথিবীত এটাতকৈ ধনী বা সমৃদ্ধিশালী দেশ বুলি গণ্য কৰোঁ। আমাৰ দেশ স্বাধীন হোৱাৰ পিছত; নেহকৰে দেশখন ন কৈ গঢ়ি তুলিবলৈ সেয়েহে স্বাভাৱিকতে তীখা, বিজুলি শক্তি আৰু বেলপৰিবহনত ইমান গুৰুত্ব দিছিল। বেল নোহোৱা হলে, তীখা আৰু বিজুলি শক্তিৰ উন্নয়ন নহল হেতেন, আৰু ভাৰতো বৈজ্ঞানীক কাৰিকৰি ক্ষেত্ৰত পিছ পৰি থাকিল হেতেন।

হিমালয়ৰ নামনি আৰু কেইখন মান অনুন্নত অঞ্চলৰ বাহিৰে, ভাৰতৰ প্ৰায় প্ৰত্যেকখন ঠায়েই যি কোনো এটা বেল আলিৰ পৰা ৩০ কিলো-মিটাৰ দূৰত্বৰ ভিতৰতে পৰে। পশ্চিম পাকিস্তানৰ সীমাৰ ওচৰত অমৃতচৰতেই ভাৰতীয় বেলৰ এটাইতকে উওৰত থকা বেল ষ্টেশ্যনটো। ইয়াত বেলত উঠিলেই, বেলো তোমাক পূবৰ কলিকতা, দক্ষিণৰ কুম্বেৰিকা অন্তৰীপ আৰু পশ্চিমৰ বোম্বাইলৈ লৈ যাব। গোটেই দেশখন বেলো আঙুৰি থকাটো এই কাৰণেই দৰ্কাৰ, কিয়নো, বেল আধুনিক মানৱ সমাজৰ এটা অপৰিহাৰ্য্য অঙ্গ।

যি কোনো বেলযাত্ৰাতে কোনোবা জংশনত হয়তো বেল সলনি কৰিব লগীয়া হব পাৰে। প্ৰথমে উঠা বেলখন যাত্ৰীজন যাবলগীয়া ঠাইলৈ নোযোৱাৰ কাৰণেই হয়তো তেনে কৰিব লগীয়া হয়। কিন্তু এইটোও কাৰণ হব পাৰে যে ছয়োখন বেল চলা আলিৰ পুতল একে নহয়। বেলগ পুতলৰ বেলৰ চিৰিৰ ওপৰেদি একেখন বেল চলাচল কৰিব নোৱাৰে, সেয়েহে এখন বেলৰ পৰা এনে অৱস্থাত আন এখন বেলত উঠিব লগীয়া হয়।

আমাৰ দেশত তিনিপ্ৰকাৰ পুতলৰ বেলআলি আছে। ব্ৰড্‌গেজ্‌ই এটাইতকৈ বহল; ই পুতলে ১'৬৮ মিটাৰ। তাৰপিছত একমিটাৰ বহল আলি, নাম মিটাৰ গজ্‌। এটাইতকৈ সৰুবিধ হৈছে নেৰ'গজ বা ঠেকআলি। ই পুতলে ০'৬১ মিটাৰ, নাইবা ০'৬৭ মিটাৰ। অৱশ্যে সবহভাগ বেল

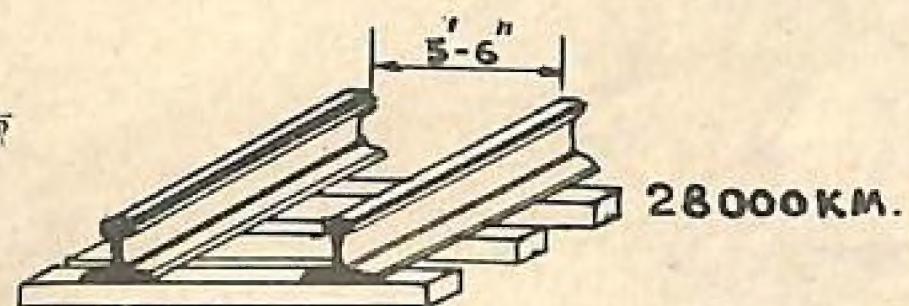


ভিন্ন ভিন্ন পুতলৰ তিনিবিধ বেলআলি

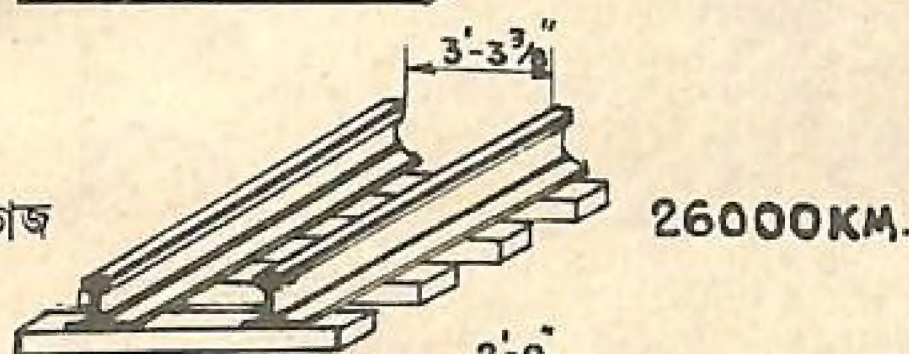
গজ দৈৰ্ঘ্য

পৰিবহনৰ শতকৰা হাৰ

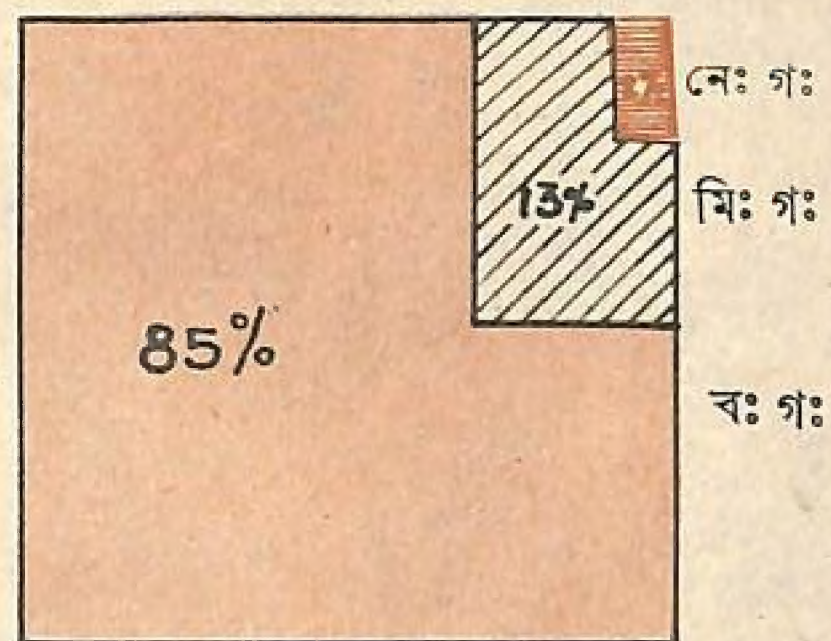
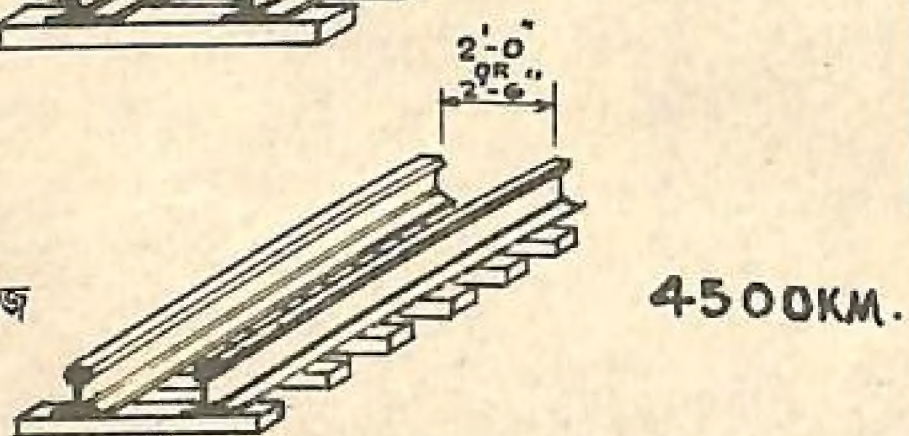
ব্রড্ গজ



মিটাৰ গজ



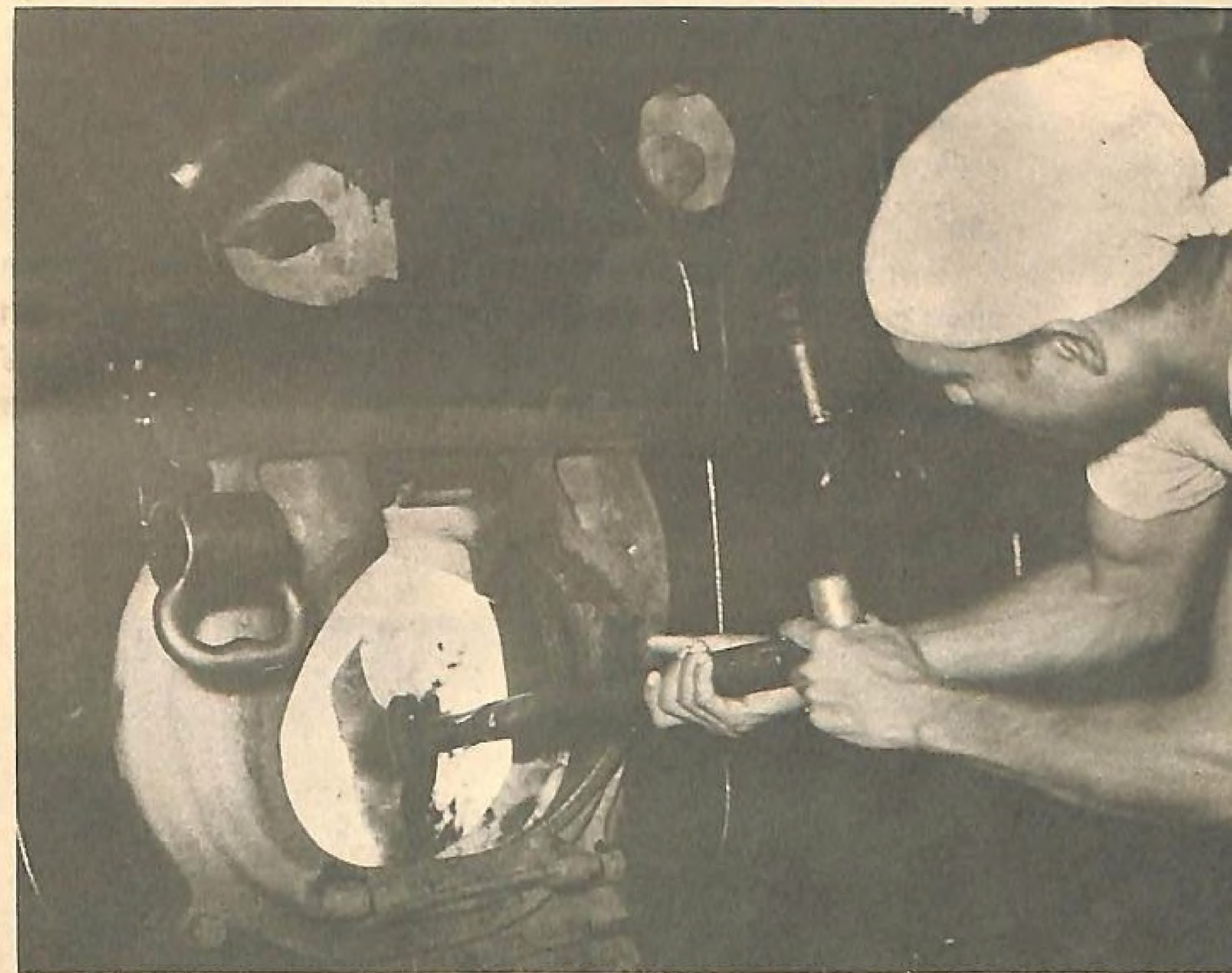
নেৰ' গেজ



আলিয়েই ব্রড্ গজ্ নাইবা মিটাৰ গজ্। ভাৰতৰ সৰ্বমুঠ ৫৮,৫০০ কিলো-
মিটাৰ বেলআলিৰ ভিতৰত, ব্রড্ গজ্ ২৮,০০০ কিলোমিটাৰ আৰু মিটাৰ
গজ ২৬,০০০ কিলোমিটাৰ। কেৱল ৪,৫০০ কিলোমিটাৰহে নেৰ'গজ।
যদিও ব্রড্ গজ্ আৰু মিটাৰ গজৰ দীঘ ভাৰতত প্ৰায় সমান, তথাপি বেল
পৰিবহনৰ শতকৰা ৮৫ ভাগ বস্তু আৰু যাত্ৰী অনানিয়া কৰে ব্রড্ গজে
অকলৈ। শতকৰা দুভাগহে নেৰ'গজে কঢ়িয়ায়। বাকীখিনি মিটাৰ গজৰ
ভাগত পৰে।



নেৰ'গজৰ প্ৰধান সুবিধা এয়ে যে ইয়াৰে ঠেক কেঁকুৰি পাব হোৱাত
আহুকাৰ নাই। সেয়ে, পাহাড়-পৰ্বতীয়া অঞ্চলত আলি কটা, সুবঙ্গ খন্দা,
মঠাউৰি বন্ধা আৰু দলংসজা কাম বৰ বেছি নকৰিলেও চলে। অৱশ্যে
যিমানৈ বেছি বহল আলিত চলা ৰেল হয়, সিমানৈই ওজনো সবহকৈ ৰেলে



ইঞ্জিনত জুই দিয়া দৃশ্য

নিব পাৰে। বেছি বেগেৰে আৰু আৰামেৰে যাতায়ত কৰাৰ ক্ষেত্ৰত
ব্ৰড্‌গজ্‌ৰ বৰঙনি লেখত লব লগীয়া।

আমাৰ ৰেল আলিত চলা বেছি ভাগ ইঞ্জিনতে কয়লা ব্যৱহাৰ হয়, আৰু
এইবোৰ ভাপৰ সহায়ত চলে। অৱশ্যে আৰু দুই প্ৰকাৰৰ ইঞ্জিন আছে।
এই দুইবিধৰ এবিধ চলে দিজেলৰ সহায়ত আৰু আনবিধ চলে বিজুলি
শক্তিয়ে।

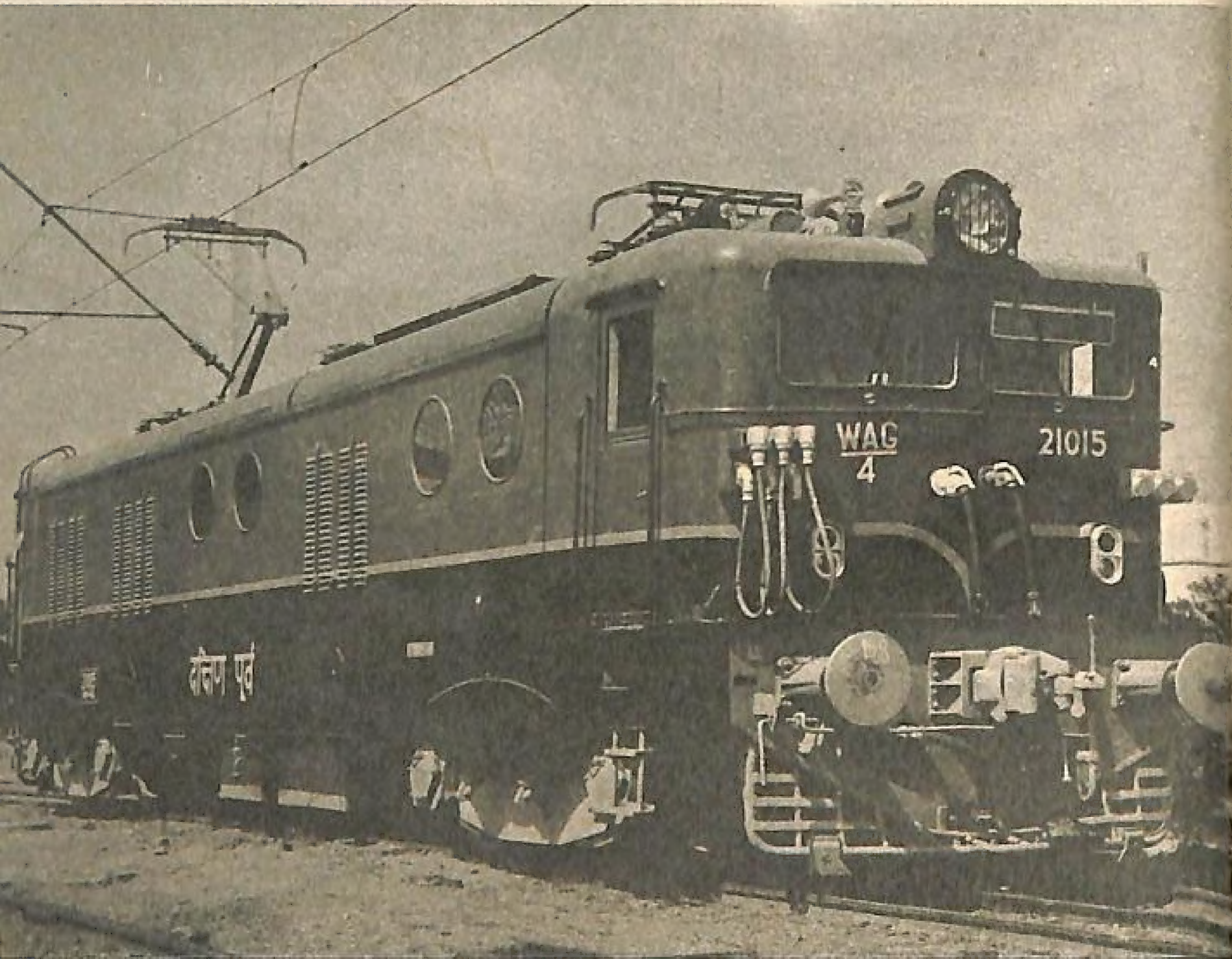
তালিকা ১

ভাৰতীয় বেল-পৰিবহনৰ ইঞ্জিনৰ সংখ্যা

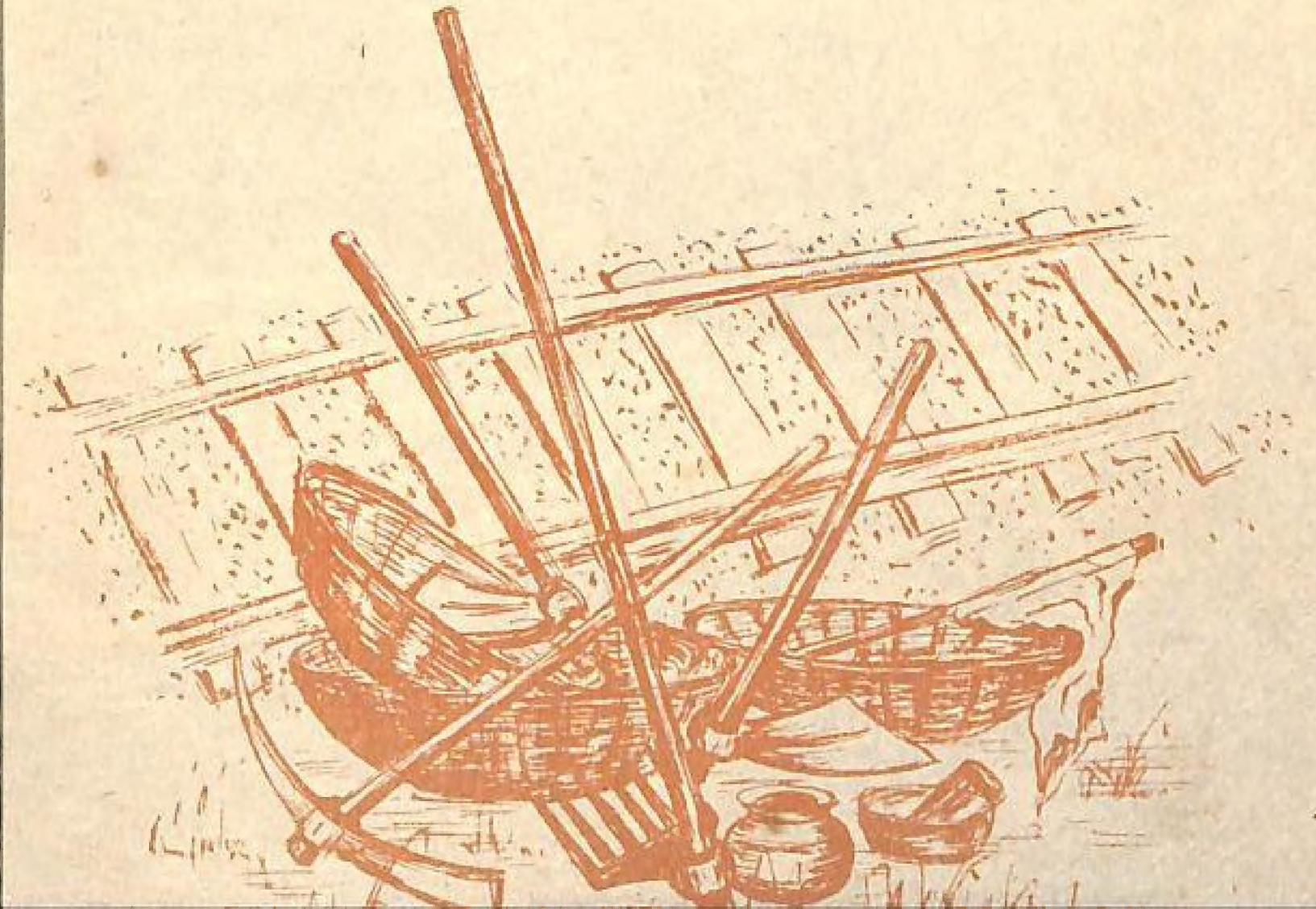
	ব্ৰড্ গজ	মিটাৰ গজ	নেৰ' গজ
ভাপ	৬,২২৮	৩,৫৯৩	৪০৭
দিজেল	৬৫৩	২০৬	৩৩
বিদ্যুৎ	৪৫৯	২০	—

ভাপ ইঞ্জিনতকৈ কম খৰছ পৰে দেখি, অহা দহ বছৰত আমি দিজেল আৰু বিদ্যুৎ-ইঞ্জিনৰ সংখ্যা বঢ়াবলৈ আশা কৰিছোঁ। ভাপ ইঞ্জিনত কয়লা আৰু পানী ঠায়ে ঠায়ে বৈ লওতে সময় লাগে। দিজেল ইঞ্জিন বা বিদ্যুৎ ইঞ্জিনত তেনে কোনো অদিকা সময়ৰ আৱশ্যক নাই। তছপৰি এই দুইবিধ

ভাৰতত তৈয়াৰি এটা বিদ্যুৎ শক্তি চালিত ইঞ্জিন



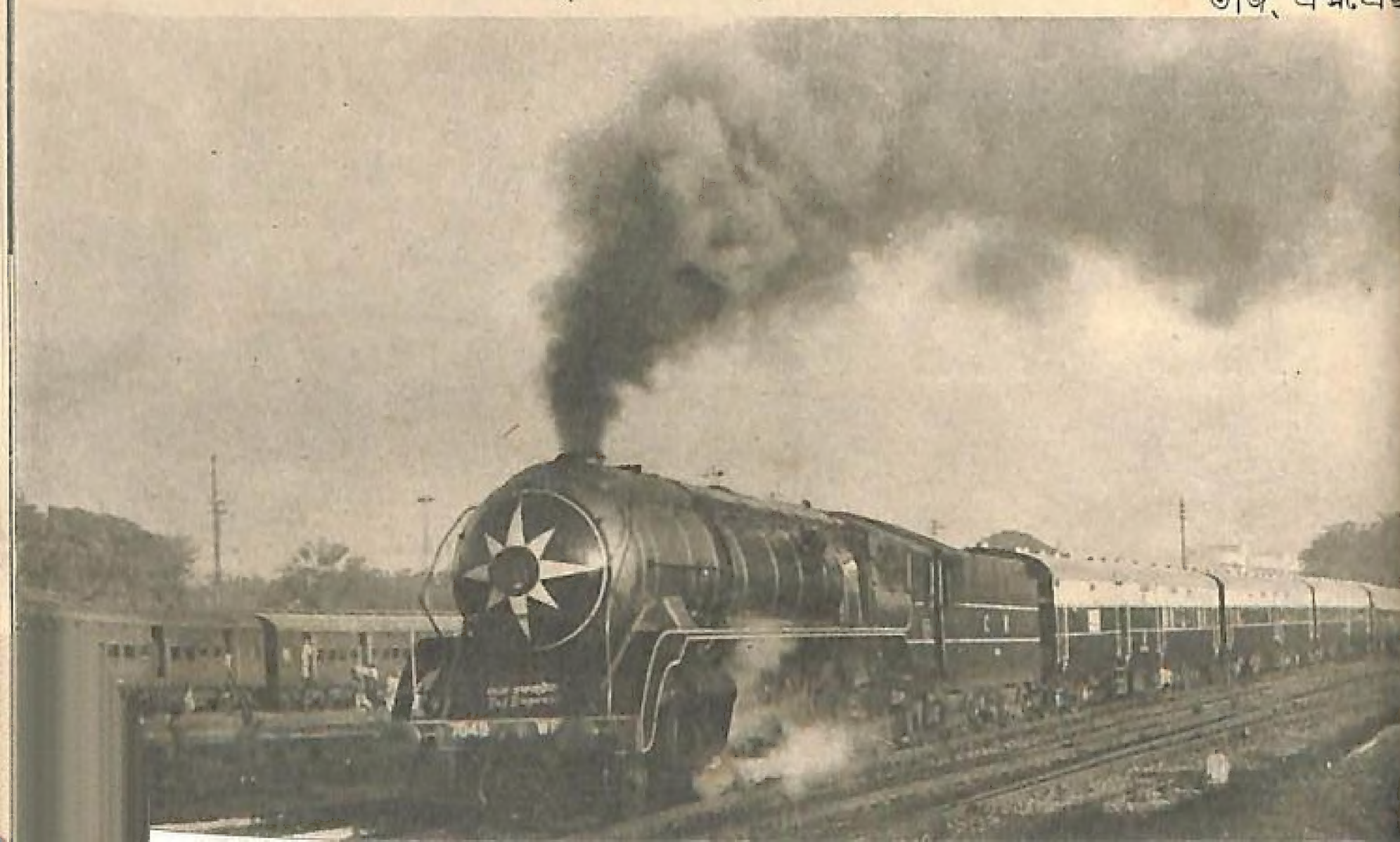
ইঞ্জিনৰ বেগ আৰু কাৰ্যক্ষমতা ভাপ ইঞ্জিনতকৈ বেছি। সেইদেখি ইহতক কম সময়তে বেছি বেগ আৰু শক্তিয়ে চলাব পাৰি। ভাৰতীয় বেল পৰিবহনৰ আধুনিকীকৰণ আচনিৰ ভিতৰত ভাপইঞ্জিনৰ পৰিবৰ্তে দিজেল আৰু বিজুলি-ইঞ্জিন চলোৱাৰ দিহা কৰাটোও এটা ব্যৱস্থা বুলি ধৰা হৈছে। এই পুথিৰ চতুৰ্থ অধ্যায়ত আমি দেখিম যে নগৰীয়া অঞ্চলত আৰু মুখ্য ট্ৰাঙ্ক (ঘাই) বেল পথবোৰৰ কিছুমানে ইতিমধ্যেই আধুনিকীকৰণৰ ক্ষেত্ৰত বহুতো আগু-বাইছে।





যাত্রী সমাগমৰ চৰম মুহূৰ্ত্ত, চাৰ্চ গেট, বোম্বাই

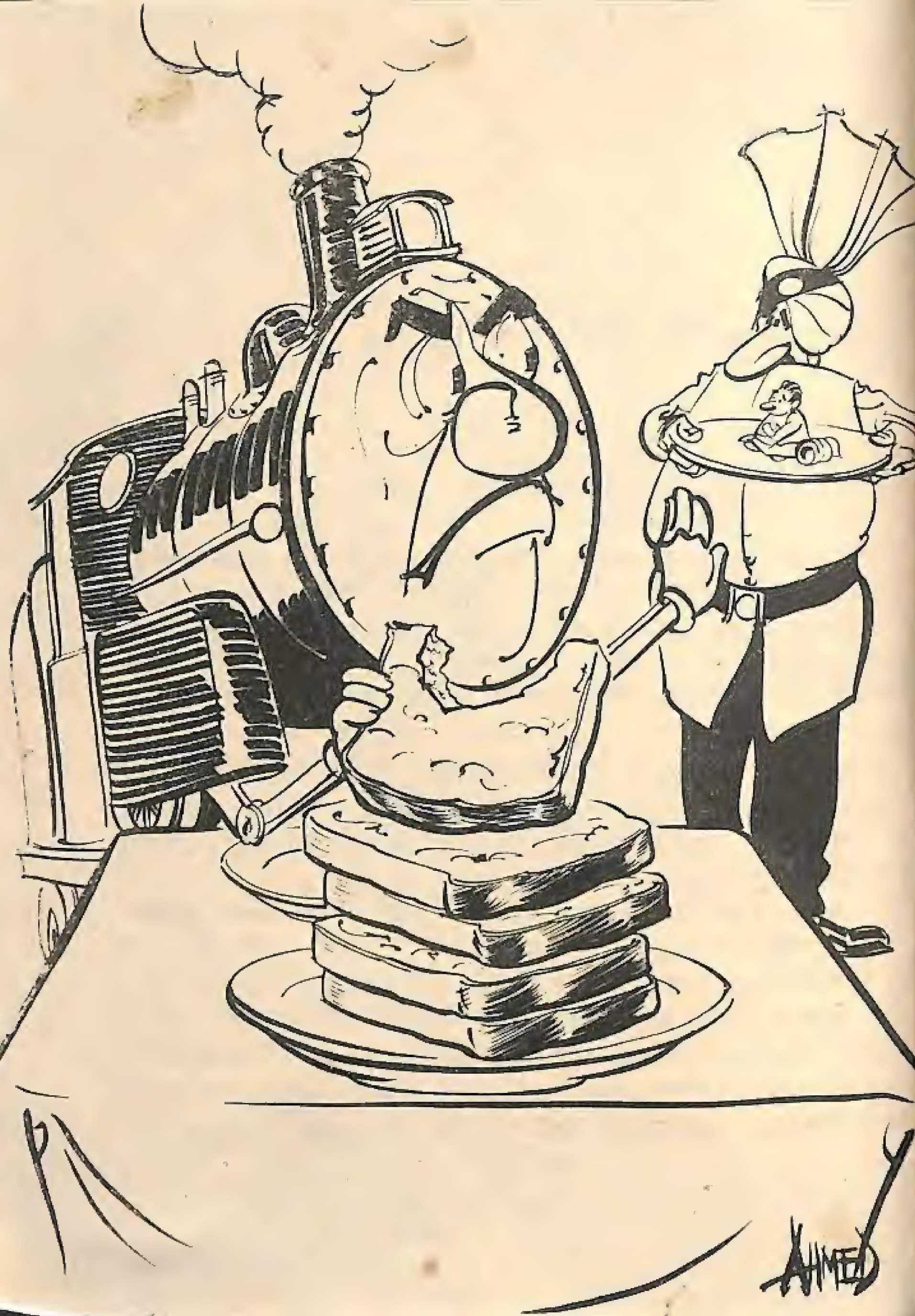
তাজ্ এম্প্ৰেছ



ৰেল পৰিবহন আৰু জাতীয় অৰ্থনীতি

ৰেলেৰে আহ যাহ কৰা এজন যাত্ৰীয়ে, সমূহ ৰেল পৰিবহন ব্যৱস্থাৰ ক্ষুদ্ৰ একাংশহে দেখা পায়। ৰেল পৰিবহন ওপঙি থকা বৰফৰ পাহাড়ৰ দৰে। ওপৰে ওপৰে দেখা ৰেল পৰিবহনৰ প্ৰত্যেকটো কাৰ্য্যৰ উই-হাফলুৰ তলত লুকাই থাকে একো একোটি কামৰ পৰ্ব্বত। ওপৰে ওপৰে আমি দেখো কেৱল যাত্ৰীৰ আহ যাহ আৰু সমাগমহে। কিন্তু চকুৰ আঁৰত লুকাই থাকে বয়বস্তু-বেহাণিৰ বিৰাট পৰিবহন কাৰ্য্য। যাত্ৰীতকৈ বয়বস্তু অনানিয়া কৰোতেহে ৰেলৰ প্ৰধান আয় হয়, যি আয় আমাৰ জাতীয় অৰ্থনীতিৰ প্ৰধান খোৰাক। সেইদেখি, বস্তু-বেহানি অলৈ-তলৈ কঢ়িওৱা কাৰ্য্যতহে ৰেলপৰিবহনৰ মূখ্য আহাৰ নিৰ্ভৰ কৰে। কেৱল ভাৰততে নহয়, এইকথা সমগ্ৰ পৃথিৱীতে একে।

ভাৰতৰ ৰেল পৰিবহন চৰ্কাৰৰ হাতত। কিন্তু অগ্ৰাণ্য দেশত, উদাহৰণ স্বৰূপে, আমেৰিকাত, ৰেলৰ মালিক বহুতো অনা-চৰ্কাৰী কোম্পানী। এই কোম্পানী বিলাকে যাত্ৰীতকৈ বস্তু অনানিয়াতহে বেছি গুৰুত্ব দিয়ে; কাৰণ যাত্ৰীত লাভ নাই। যাত্ৰী অনানিয়া এই কোম্পানীবোৰে বাদ দি, পাৰিলে কেৱল বস্তু-বেহানিহে যেন ৰেলেৰে অনানিয়া কৰিব। আইনমতে যাত্ৰীৰ কাৰণে ৰেল পৰিবহন ব্যৱস্থা তেওঁলোকে কৰিব লাগে। কিন্তু যাত্ৰীৰ সা-সুবিধালৈ তেওঁলোকৰ মনকাণ নিচেইকৈ নাই বুলিলেও হয়।



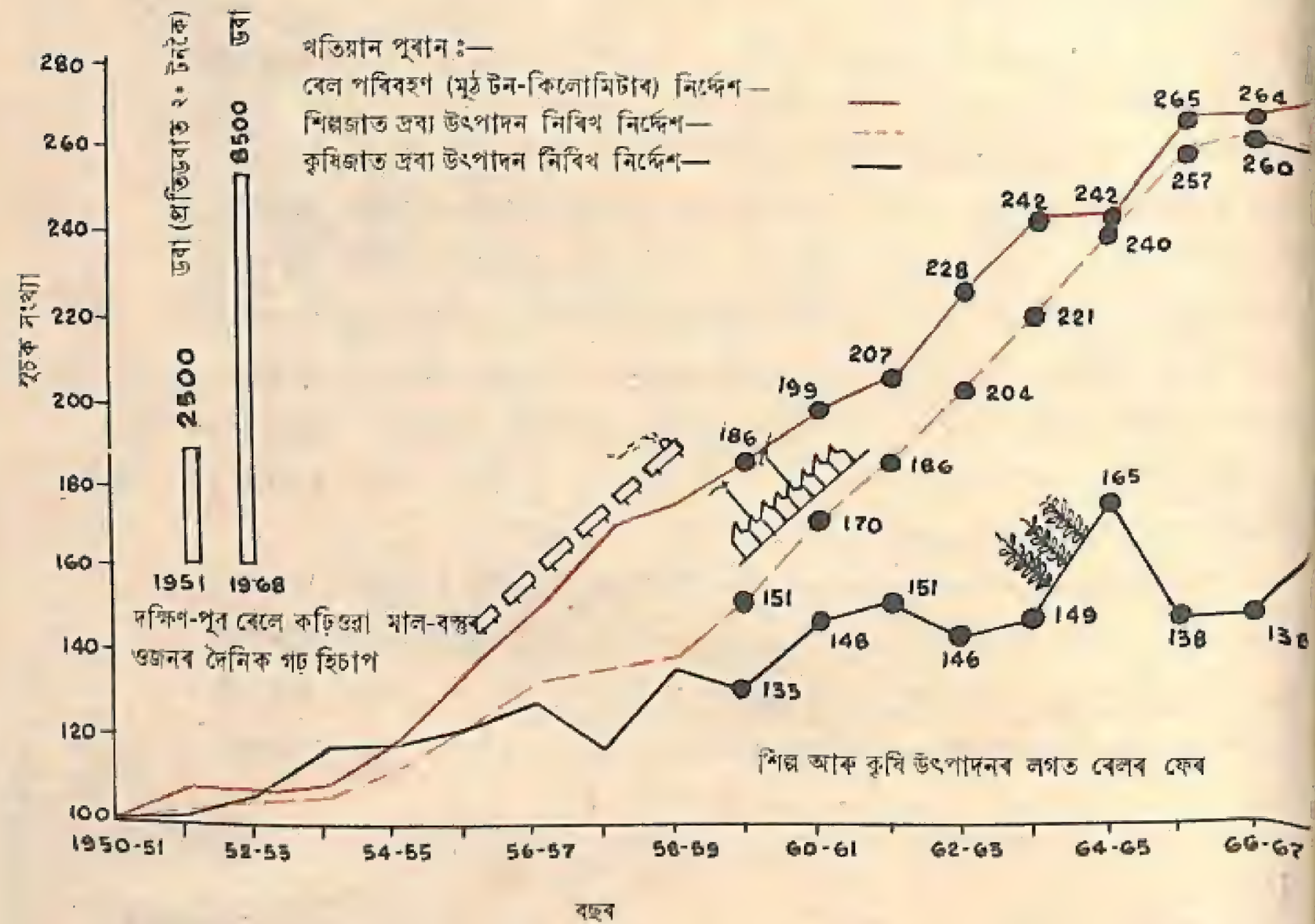
তেওলোকৰ মন বিশেষকৈ ব্যস্ত লাভজনক ব্যৱসায় বস্তু অনানিয়া কৰাতে এইটো বৰ ভাল যেন নেলাগিব পাৰে। কিন্তু অনাচৰ্কাৰী বেল আনিব মালিক বোৰৰ কাৰণে ব্যৱসায়ৰ খেলাত সকলো উপায়েই ভাল। ব্যৱসায়ত যদি আয় কৰিব নোৱাৰে, লোকচান ভৰি থকাতকৈ বেল-আনিব অনাচৰ্কাৰী মালিকে লাগে যদি বেলেই বন্ধ কৰি দিব। আইনে যদি ধৰে যে তেও বেল চলাই থাকিব লাগিব, তেওঁ হয়তো কব যে যাত্ৰী অনানিয়া কৰাৰ কাৰণে বেলৰ আৱিষ্কাৰ হোৱা নাছিল।

পৃথিৱীৰ প্ৰথম অধ্যায়ত কৈ অহা হৈছে যে, কম খৰছতে নিৰ্ভৰ যোগ্য ভাবে সবহ সবহ মালবস্তু অলৈ তলৈ নিয়া কাম বেলে নকৰা হলে, শিল্প-বিপ্লৱ কেতিয়াও নঘটিল হেতেন। স্বাধীনতাৰ পিছত ভাৰতে অৰ্থনৈতিক উন্নতি ঘটাবলৈ যি আচনিৰ ব্যৱস্থা হাতত লৈছিল, তাত বেল পৰিবহনে মুখ্য অবিহনা যোগাইছিল।

দেশৰ উন্নয়নত বেল পৰিবহনৰ বৰঙনি এটাইতকৈ লেখত লব লগীয়া। দেখা যায় যে দক্ষিণ-পূব অঞ্চলত তীখা উত্তোগ হোৱাৰ লগে লগে বেল উত্তোগৰো আপেক্ষিক উন্নয়ন ঘটে। দ্বিতীয় আৰু তৃতীয় পঞ্চবাৰ্ষিক পৰিকল্পনাত তীখাউত্তোগক মুখ্য আসন দিয়া হৈছিল। ৰাউৰকেলা আৰু ভীলাইত একোটাকৈ তীখা কাৰখানা ন-কৈ স্থাপন কৰাৰ উপৰিও, জামছেদ-পুৰ আৰু বাৰ্ণপুৰত থকা পুৰণি তীখা কাৰখানা দুটাৰ উৎপাদন শক্তি দুগুনলৈ বঢ়োৱা হৈছিল। ইয়াৰ ফল স্বৰূপেই দক্ষিণ-পূব বেলৱেৰ কাৰ্য্য পৰিসৰ প্ৰচণ্ড ভাবে বৃদ্ধি পাইছিল। তীখা উত্তোগ কাৰখানা দুটা স্থাপনৰ আগেয়ে গড় হিচাপে দিনে প্ৰায় ২,৫০০ টা বেলৰ ডবাত মাল-বস্তু পঠোৱা হৈছিল। আজি আমি দিনো গড়ে ৮,৫০০ টা ডবাত বেলেৰে মালবস্তু কঢ়িয়াও। আমি দেখো যে দক্ষিণ-পূব বেলৱেৰ ক্ষিপ্ৰ উন্নয়নৰ মূলতেই তীখা উত্তোগ। মুঠতে ভাৰতীয় সকলো বেলৱেতেই সেই একে কথা খাটে।

বেল উত্তোগৰ পৰিসৰ বৃদ্ধিয়ে দেশৰ উন্নয়নত বিশিষ্ট বৰঙনি যোগায়। ১৯৫০-৫১ চনত ভাৰতীয় বেল পৰিবহনে মুঠ ৪৪ বিলিয়ন টন-কিলোমিটাৰ মালবস্তু অনানিয়া কৰিছিল। (টন-কিলোমিটাৰ, অৰ্থাৎ যিমান টন বস্তু আৰু যিমান কিলোমিটাৰ দূৰলৈ অনা-নিয়া কৰা হৈছিল তাৰ গুণফল।

এই নক্সাত বছেৰেকত বেলে কঢ়িওৱা বা উৎপন্ন হোৱা সামগ্ৰী ১৯৫০-৫১ চনত উৎপন্ন হোৱা সামগ্ৰীৰ অনুপাতে শতকৰা কিমান তাকে দেখুৱা হৈছে। এই মতে, ১৯৫০ চনৰ পৰা ধৰি ১৯৬৮ চনত শিল্প সামগ্ৰীৰ



বেলপথ আৰু বক্তৃতা-সঞ্চালন পদ্ধতি

উৎপাদন বাঢ়ে শতকৰা ১৫৭, কৃষিজাত দ্ৰব্যৰ উৎপাদন বৃদ্ধি হয় শতকৰা ৬৯ আৰু বেলৰে অনানিয়া কৰা মালৰ পৰিমাণ বাঢ়ে শতকৰা ১৭০। ইয়াৰ পৰাই ঠাৱৰ কৰিব পাৰি জাতীয় অৰ্থোপাৰ্জনৰ ক্ষেত্ৰত অগ্ৰাণু বিভাগৰ তুলনাত বেল পৰিবহন বিভাগে কি বৰঙণি যোগাব পাৰিছে।

কৃষি আৰু শিল্প উন্নয়ন ঘটাবলৈ হলে, বেলপৰিবহন ক্ষেত্ৰতো ক্ৰম-প্ৰসাৰণ ঘটাবই লাগিব। দেশখন ছাতি থকা বেল-আলিবোৰক আমাৰ দেহ ছাতি থকা তেজ চলাচল কৰা সীৰ আৰু ধমণিৰ লগত তুলনা কৰিব পাৰি। দেশৰ এখন ঠাইৰ পৰা আন এখন ঠাইলৈ দ্ৰব্যসামগ্ৰী কঢ়িয়াই নি, বেল আমাৰ জাতীয় পুঁজিত প্ৰাণ সঞ্চাৰ কৰিছে। তেজ চলাচল ঠিকমতে নকৰিলে যেনেকৈ দেহত ৰোগে দেখা দিয়ে, ঠিক তেনেকৈ দ্ৰব্যসামগ্ৰীৰ চলাচল নহলেও জাতীয় অৰ্থনীতিত কেৰোন লাগে। ই একো অৰাক হব লগীয়া কথা নহয় যে বৈজ্ঞানীক মৰ্য্যদা আৰু কলাকৌশলৰ এনে অগ্ৰগতিৰ দিনতো বেল পৰিবহনে নিজৰ মৰ্য্যদা আৰু অস্তিত্ব আগৰ দৰেই বজায় ৰাখিব পৰিছে—কেৱল আমাৰ দেশতে নহয়, গোটেই পৃথিবীতে। অৱশ্যে বেলকো আধুনিক গঢ় দিব লগীয়া হৈছে। কতো বেলপৰিবহন অচল হৈ যোৱা নাই।

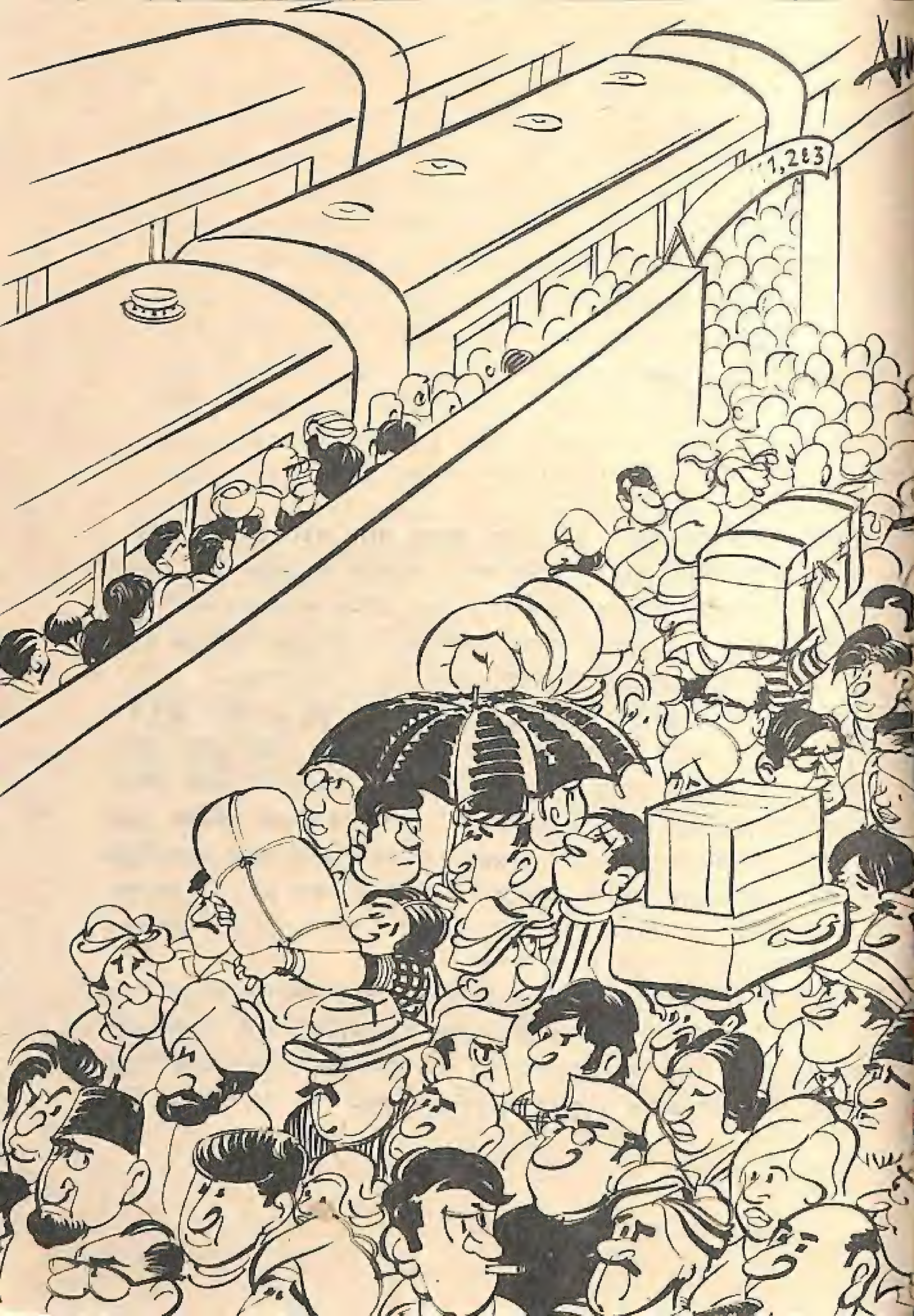
জাপান, জাৰ্মানি, চোভিয়েট ৰাচিয়া, আমেৰিকা যুক্তৰাষ্ট্ৰ আৰু গ্ৰেট ব্ৰিটেনৰ দৰে উন্নতশীল ৰাষ্ট্ৰসমূহেও বেলপৰিবহন ব্যৱস্থা বাদ দিব পৰা নাই। বেলৰ আধুনিকী-কৰণত তেওঁলোকৰ নাগৰিক সকলে বুজন ধৰণে ৰাজহ বহন কৰিব লগীয়া হৈছে।

নগৰ কাষৰীয়া বেল

বোম্বাই নাইবা কলিকতাৰ দৰে বৃহৎ নগৰত বাস কৰা লোকে, নগৰৰ কেন্দ্ৰলৈ হয়তো বেলৰেহে যাব লগীয়া হয়। দৰাচলতে, নিতৌ লাখ লাখ মানুহ এই উপকণ্ঠীয় বেলৰে ঘৰৰ পৰা কামকৰা ঠাইলৈ আৰু কামকৰা ঠাইৰ পৰা ঘৰলৈ আহ যাহ কৰে। ফলত, অগ্ৰাণু যাত্ৰীবাহী বেলৰ তুলনাত এনে বেল বহুতো বেছি যাত্ৰী অধিক বেগেৰে অনা নিয়া কৰিব লাগে।

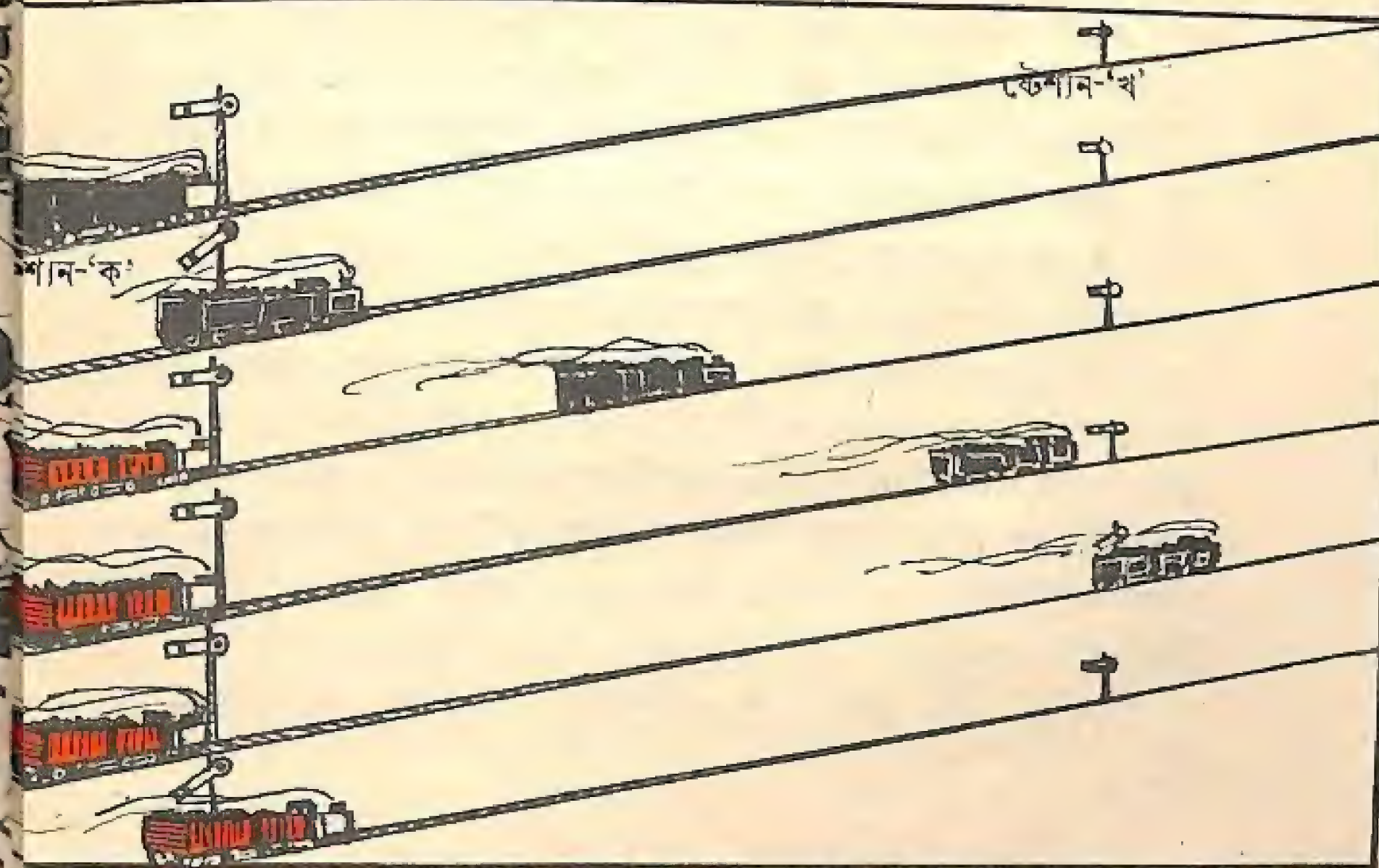
ধৰা, দিনো একলাখ মানুহ পুৱা পাঁচ বজাৰ পৰা ১০ বজাৰ ভিতৰত ততাতৈয়াকৈ উপকণ্ঠীয় বেলৰে কামলৈ যাব লাগে। তাৰ মানে প্ৰতি ঘণ্টাত কুৰি হাজাৰ মানুহ এনে বেল কঢ়িয়ায়। এখন ঠাই খাই যোৱা বেল বৰজোৰে নিয়ে এহেজাৰ জন যাত্ৰী। সেইদেখি ঘণ্টাত কুৰিখন বেল চলিলেহে ইমানখিনি যাত্ৰী নিয়া সম্ভৱ। ঘণ্টাত কুৰিখন মানে প্ৰতি তিনি মিনিটে এখন বেল চলিব লাগিব। এই ভীৰ কম নহয়। ভাপেৰে চলোৱা ইঞ্জিনেৰে গতানুগতিক ভাবে এই কাম সমাধা কৰাটো অসম্ভৱ—অইনকি জুৰীয়া বেলআলি থাকিলেও।

সাধাৰণ ভাবে চলোৱা বেলৰ যি পদ্ধতি তাক বেলপৰিবহন দোৱানত কোৱা হয় “এব্‌চলিউট্‌ ব্লক” অৰ্থাৎ “সম্পূৰ্ণ বন্ধ” প্ৰথা। এই “সম্পূৰ্ণ বন্ধ” প্ৰথা মতে ‘ক’ আৰু ‘খ’ ষ্টেশ্বনৰ মাজৰ বেলআলি সম্পূৰ্ণ মুকলি নাথাকিলে, কোনো বেলগাড়ীকে ‘ক’ ষ্টেশ্বনৰ পৰা পিছৰ ষ্টেশ্বন ‘খ’ লৈ যাবলৈ দিয়া



নহয়। এখন ট্ৰেইন সুকলমে আহি 'খ' ষ্টেশ্যন পোৱাৰ লগে লগে 'ক' ষ্টেশ্যনক জনাই দিয়া হয়, যাতে পিছৰ বেলখনে 'ক' ষ্টেশ্যন এৰি 'খ' ষ্টেশ্যনলৈ আহিব পাৰে। 'ক' আৰু 'খ' ষ্টেশ্যনৰ মাজত দুখন বেলৰ যাতে সংঘৰ্ষ নহয়, তাৰ কাৰণে এই সতৰ্কতা নিতান্ত লাগতিয়াল। এই পৃথিবীৰ প্ৰথম ছেদত আমি কৈছোঁ যে খাজকটী কান থকা চকা আৰু চিৰিৰ মাজত ঘৰ্শনি নগণ্য দেখি, সাধাৰণ আলিত চলা ট্ৰাকৰ তুলনাত বেল চলাচলত লাভ বেছি। কিন্তু ইয়াৰ আন এটা ফালো আছে। জীৱনৰ সকলো ক্ষেত্ৰতে থকাৰ দৰে ইয়াতো সকলো সুবিধাৰ মাজত অনুবিধাও লুকাই থাকে। এখন বেগেৰে চলা বেল বখোৱাৰ বহুতো আগৰে পৰা হুচিয়াৰ হব লাগে। কাৰণ বহুত দূৰ গৈহে বেলখন বব পাৰে।

"এব্‌চলিউট ব্লক" প্ৰথাৰে 'ক' আৰু 'খ' ষ্টেশ্যনৰ মাজত ঘন ঘনকৈ বেল চলিব নোৱাৰে।



বেলে ষ্টেশ্যন এৰা সঙ্কেট এব্‌চলিউট ব্লক চিষ্টেম
(চিগ্‌নেল)

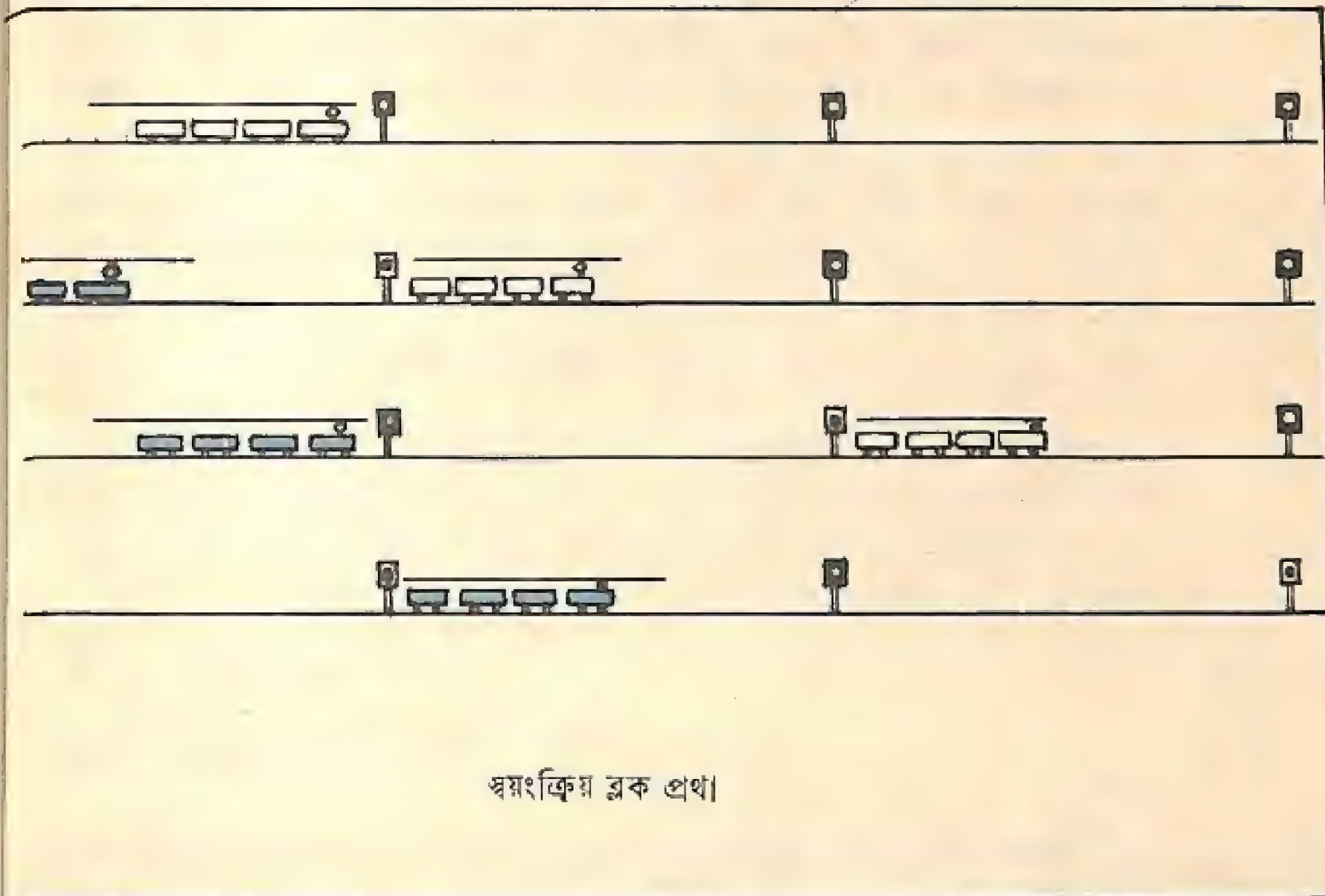
বিচিভিং চিগ্‌নেল ক
গ্ৰহণ সঙ্কেট

ভাপ ইঞ্জিনেবে চলোৱা বেল বেগ লওতেও সময় লয় আৰু বওঁতেও ইয়াক আপেক্ষিক ভাবে সময় বেছি লাগে। সেই দেখি 'ক' আৰু 'খ' ষ্টেশ্যনৰ মাজৰ দূৰত্ব যদি চহৰ-চুবুৰীয়া বা উপকণ্ঠী বেল-পথৰ দৰে নিচেই কম অৰ্থাৎ তিনি বা চাৰি কিলোমিটাৰ হয়, তাপেবে চলোৱা ইঞ্জিনে এনে কম দূৰত্বৰ মাজত সৰ্ব্বোচ্চ গতিবেগো লৰ নোৱাৰে, কিয়নো কিছুদূৰ গৈয়ে ই বৰলগীয়া হয়। ধীৰে ধীৰে গতিবেগ বাঢ়ে মানে 'খ' ষ্টেশ্যন আছি পাবহিয়েই। "এৱচলিউট্ ব্লক" প্ৰথাৰে ভাপ ইঞ্জিন যুক্ত বেল চলাচল অসুবিধা নোহোৱাকৈ কৰিবলৈ হলে এখনৰ পিছত চলা আনখন বেল যোৱাৰ সময়ৰ ব্যৱধান অন্ততঃ দহ বাৰ মিনিটৰ কম হব নেলাগিব। কিন্তু চাবাৰীন্ বেলৱেত; অৰ্থাৎ উপকণ্ঠীয় বেলৰ ক্ষেত্ৰত সময়ৰ ব্যৱধান ইমান হলে একো লাভ নহয়।

উপকণ্ঠীয় বেলবোৰ বিজুলীশক্তি চালিত হলে, এই সমস্যাৰ এটা সমাধান হয়। বিজুলী-বেল এখনে একেখন প্লেটফৰ্মতে ঘণ্টাত ১০০ কিলোমিটাৰ অনুপাতৰ গতিবেগ আয়ত্ব কৰিব পাৰে আৰু সেই একে সমান দূৰত্বতে ঘণ্টাত ১০০ কিলোমিটাৰ গতিবেগ নাইকিয়া কৰি বৈ যাব পাৰে। ই এটা কম ডাঙৰ উন্নয়নৰ খোজ নহয়। 'ক' আৰু 'খ' ষ্টেশ্যনৰ মাজত যদি ব্যৱধান ৩ কিলোমিটাৰ হয়, এখন বিজুলী-চালিত বেলো সেই দূৰত্ব দুই মিনিট মানতে আয়ত্ব কৰি, তাৰ পিছৰ তিনি মিনিটৰ ভিতৰতে ন যাত্ৰীলৈ 'খ' ষ্টেশ্যন এৰিব পাৰে। নগৰ কাষৰীয়া বেলৱেৰ উন্নয়নৰ প্ৰথম পদক্ষেপ হব সেই সমগ্ৰ বেলপথ ছোৱাৰ বৈদ্যুতিকৰণ।

প্ৰথম খেজৰ দৰেই লাগতিয়াল দ্বিতীয় খোজটোও মন কৰিব লাগিয়া। "এৱচলিউট্ ব্লক" প্ৰথা মতে বেলচলিলে, সকলো বেল কৰ্মচাৰী সষ্টম হৈ থাকিলেও, এখন ট্ৰেইন আহি 'খ' পোৱাৰ পিছত 'ক' লৈ আন এখন ট্ৰেইন এৰিব পাৰে বুলি পঠোৱা খবৰটোতে ২।৩ মিনিট লাগি যায়। সেইদেখি নিজে নিজে চিগনেলিং হোৱাৰ ব্যৱস্থা কৰিলে, আৰু ঘনাই ট্ৰেইন চলিব পাৰিব। বেল আহি 'খ' ষ্টেশ্যন পোৱা মাত্ৰকে নিজে নিজে খবৰ গৈ 'ক' পাবগৈ; এই 'স্বয়ংক্ৰিয় চিগনেলিং' প্ৰথাৰে।

উপকণ্ঠীয় বেল চাৰ্ভিচৰ "এৱচলিউট্ ব্লক" প্ৰথা স্বয়ংক্ৰিয় কৰি, সকলো



বিলাক ইলেক্ট্ৰিক ট্ৰেইন হব লাগে। তেহে ক্ৰমবৰ্দ্ধমান যাত্ৰীৰ ভীৰৰ লগত জোৰ মাৰিব পৰা যাব। অলপতে কলিকতা এলেকাৰ এটাইবোৰ উপকণ্ঠীয় বেল এই ধৰণে আধুনিকীকৰণ কৰা হৈছে।

কেৱল যে চহৰ-চুবুৰীয়া বা উপকণ্ঠীয় বেলবোৰহে ইমান ঘনাই চলিব লাগে এনে নহয়। কোনো কোনো প্ৰধান বেল আলিতো, উপকণ্ঠীয় বেলৰ দৰেই, ঘনাই ঘনাই বেল চলি বয়বস্ত আৰু যাত্ৰীৰ ভীৰৰ লগত ফেৰ মাৰিব লাগে। গমোৰ পৰা গয়াৰ মাজেৰে মোগলচৰাইলৈকে ইষ্টাৰ্ণ বেলৱেৰ এই খণ্ডক 'গ্ৰেণ্ড্ কৰ্ড্ চেক্সন্' বোলা হয়। বঙ্গ আৰু বিহাৰৰ কয়লাখনি আৰু তীখা কাৰখানা বোৰৰ পৰা উত্তৰ আৰু পশ্চিম ভাৰতলৈ বেল আলিৰে দ্ৰব্যসামগ্ৰী পৰিবহন কৰাৰ ক্ষেত্ৰত এই আলিটোক

মুখ্যধৰ্মণি আখ্যা দিব পাৰি। এই বেলপথটোৱেদি নিতৌ ৪০ খন মালবাহী আৰু ৭ খন যাত্ৰীবাহী বেল অহাযোৱা কৰিব লাগে। বেলআলিৰ আসোঁৱাহ-বিজুটি আদি চাইচিতি ঠিকঠাক কৰিবলৈ নিতৌ বেচ কিছু সময় আচুতীয়াকৈ থব লগীয়া হয় দেখি, বাকী ছোৱা সময়ত বেল চলাচল অতি ঘনাই কৰাৰ আবশ্যক হৈ পাবে।* গ্ৰেণ্ডকৰ্ডৰ ভিতৰত পৰা আলিৰ মাজৰ যি কোনো ঠাইৰ মাজেদি প্ৰতি কুৰি মিনিটে এখন বেল চলেই। বোধকৰো গোটেই পৃথিবীৰ ভিতৰতে ইমান ঘনাই বেল চলোৱা আলি বোৰৰ ভিতৰত এইটোও এটা।

*টাই টেম্পাৰিং মেচিনৰ সহায়ত আলিবোৰ কম সময়ৰ ভিতৰতে মেৰামতি বা ঠিকঠাক কৰাৰ ব্যৱস্থা আছে। তথাপিও অন্ততঃ চাৰিঘণ্টা সময় নিদিলে এই যন্ত্ৰেৰে কামকৰা সম্ভৱ নহয়। এনে ধৰনে বেলআলি মেৰামতি কৰিবলৈ দিয়া সময়ক বেলৰ দোৰানত “ব্লক” বুলি কোৱা হয়।

টাই টেম্পাৰিং মেচিন



বেলৰ এই ধৰণৰ পৰিবহন ব্যৱস্থা বৈজ্ঞানিককৰণৰ জৰীয়ে আধুনিকীকৰণ কৰোতে প্ৰচুৰ পৰি-মানৰ ধনৰ দৰকাৰ হয়। বেল কৰ্তৃপক্ষই প্ৰতি বছৰে এনে বিভিন্ন উন্নয়নৰ কাৰণে অৰ্থ ব্যয় কৰি আহিছে। এনেকৈ খৰছ কৰা ধন বেচ বুজন ধৰণৰ।

ইয়াৰ পৰা দেখা যায় যে বৰ্তমানত বেল পৰিবহনেই জাতীৰ এটাইতকৈ ডাঙৰ উদ্যোগ। ১৯৬৭-৬৮ চনত বেল-উদ্যোগত ৩,০০০ কোটি টকা খটুৱা হৈছিল আৰু সৰ্বমুঠ কৰ্মচাৰীৰ সংখ্যা আছিল ১'৩৬ নিযুত।

ভাৰতীয় বেল পৰিবহনত ১১,৬০০ ইঞ্জিন, ৩৩,৮০০ যাত্ৰীবাহী ‘কেৰেইজ’ (গাৰী) আৰু ৩৭৮,০০০ মালবাহী ডবা আছে। ৭,০০০ ষ্টেশ্যনৰ মাজত যোগাযোগ স্থাপনত নিতৌ চলাচল কৰা ট্ৰেইনৰ সংখ্যা হৈছে প্ৰায় ১০,০০০ খন।

দিনো ৬০ লাখতকৈও সৰহ মানুহ বেলেৰে যাতায়ত কৰে। (আমাৰ সমুদায় লোকসংখ্যাৰ শতকৰা এজনতকৈ অধিক লোকে নিতৌ বেলেৰে আহযাহ কৰে) আমাৰ কাৰখানা, শিল্প প্ৰতিষ্ঠান, খনি, ফাৰ্ম আদিৰ পৰা বেলে দৈনিক পঞ্চাশ লাখ টনতকৈও সৰহ মালবস্তু কঢ়িয়ায়।

দিনো ৩৪,০০০টা ডবাত এনেকৈ যাত্ৰী আৰু মালবস্তু কঢ়িয়াওতে বেলে যি আয় কৰে তাৰ খুলমূল নিৰিখ হৈছে যাত্ৰীৰ পৰা ৭০ লাখ আৰু মালৰ পৰা ১৪০ লাখ টকা।



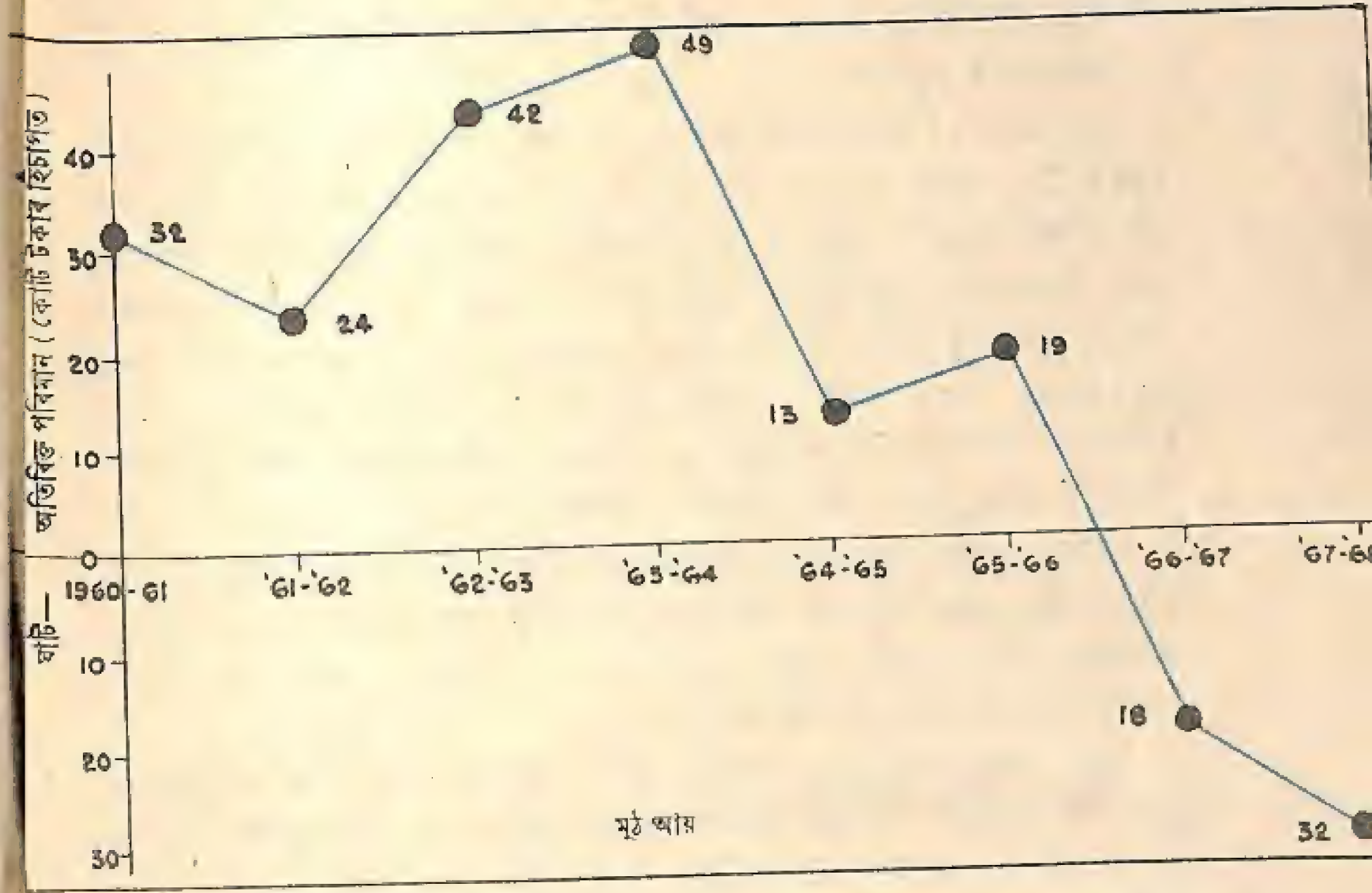
ভাৰতীয় বেলৰ দৈনিক আয়

বেলৰে বাজেট

ভাৰতীয় বেল পৰিবহন ব্যৱস্থা চৰকাৰৰ হাতত আৰু ই জাতিৰ সৰ্ববৃহৎ উদ্যোগ। এনে বিৰাট উদ্যোগ এটা নিজৰ আয়েৰে চলিব পৰা হ'ব বুলি স্বাভাৱিকতে আশা কৰা হয়। দেশৰক্ষা বাহিনী, পুলিচ নাইবা আইন আদালত বৰ্ত্তি থকাৰ দৰে, বাইজৰ বাজহ বা কৰ-কাটলৰ ওপৰতে ই নিৰ্ভৰ কৰি চলিব নোৱাৰে। এই যুক্তিৰ ভেটিতেই দেশৰ সাধাৰণ বাজেট আৰু বেলৰে বাজেট বেলেগে বেলেগে কৰা হয়।

প্ৰত্যেক বছৰে লোকসভাত কেন্দ্ৰীয় বিত্ত মন্ত্ৰীয়ে সাধাৰণ বাজেট দাঙি ধৰাৰ কেই দিনমান আগতেই, বেলৰে দপ্তৰৰ মন্ত্ৰীয়ে বেলৰে বাজেট সংসদত উপস্থাপন কৰে। বেলৰে বাজেটৰ মূল কথা হৈছে ই যোৱা বছৰৰ বেলেল-চিট আৰু অহা বছৰত হ'ব লগীয়া খৰছ আৰু আয়ৰ হিচাপ-নিকাচ। আটাইতকৈ গুৰুত্বপূৰ্ণ প্ৰশ্ন এয়ে যে বেল পৰিবহনে নিজৰ আৰ্জনেৰে নিজে চলিব পাৰিছে নে নাই?

১৯৬৫-৬৬ চনলৈকে আশা অনুপাতে কাম হৈছিল। ১৯৬৫ চনৰ আগলৈকে প্ৰত্যেক বছৰতে সকলো খৰছ বাদ দিও বেল বিভাগে কিছু কিছু লাভ দেখুৱাব পৰিছিল। কিন্তু সেই আপদীয়া বছৰটোৰ পিছৰ পৰা বেলৰে মন্ত্ৰীয়ে ঘাটি বাজেট দাঙি ধৰিবলৈ আৰম্ভ কৰিলে। অৱশ্যে এই ঘাটি বৰ বেছি নহয়। তথাপিও ই লোকচান হে, লাভ নহয়। বেল বিভাগৰ



মানুহৰ কাৰণে ই এটা মাৰাত্মক কথা। স্বাধীনতা লাভৰ পৰা প্ৰথম দুটা দশকত ভাৰতীয় বেল পৰিবহনেই পৃথিৱীৰ ভিতৰত একমাত্ৰ পৰিবহন আছিল যি নিজৰ প্ৰয়োজনীয় ধন নিজেই আৰ্জন কৰিব পাৰিছিল। তেন্তে ১৯৬৫ চনতনো এনে কি ঘটিল যে, সকলো লুটি খাই গ'ল?

১৯৬৫ চনটো আমাৰ অৰ্থনীতিৰ বুৰঞ্জীত এটা দুৰ্য্যোগপূৰ্ণ বছৰ। এই বছৰতে ভাৰত-পাক সামৰিক সংঘৰ্ষ হয়। যুদ্ধ যদিও মাত্ৰ তিনি সপ্তাহহে

চলিছিল, তথাপি ই আমাৰ অৰ্থনীতিত প্ৰচণ্ড হেঁচা দিলে। সমগ্ৰ দেশৰ অৰ্থনীতিকো ই চুহী গল।

১৯৬৫ চনৰ পিছত, বেলবিভাগে লাভ কৰিব নোৱাৰাৰ একমাত্ৰ কাৰণ ভাৰত-পাক যুদ্ধই নহয়। ১৯৬৬ আৰু ১৯৬৭ চনত জহকালি হৈ যোৱা দুটা ভীষণ অনাবৃষ্টি দুৰ্যোগো ইয়াৰ কাৰণে দায়ী। কৃষি আৰু শিল্পজাত দ্ৰব্যৰ উৎপাদনো এই সময়ত যথেষ্ট কমে। চতুৰ্থ পঞ্চবাৰ্ষিক পৰিকল্পনাটো চৰকাৰে কাৰ্য্যকৰী কৰাৰ পৰা বিৰত থাকিব লগীয়া হয়। ই আমাৰ অৰ্থনৈতিক ক্ৰমোন্নয়নৰ পথত এটা মাৰাত্মক দুৰ্যোগ। অৰ্থনীতিবিদ সকলে এনে দুৰ্যোগক ঔদ্যোগিক পশ্চাদপৰসৰণ বোলে। এই সময়তে শিল্পজাত দ্ৰব্যৰ উৎপাদন হ্ৰাস হৈ-গোটেই দেশতে বাণিজ্যৰ সঙ্কোচন ঘটে।

উদ্যোগ প্ৰতিষ্ঠান বোৰে শিল্পদ্ৰব্যৰ উৎপাদন হ্ৰাস কৰিব লগীয়া হোৱাত, বেলেও কম মাল কঢ়িয়াব লগা হ'ল। কিন্তু মাল বহনেই বেল পৰিবহনৰ প্ৰধান উপজীব্য, অৰ্থাৎ বাজহ বৃদ্ধিৰ কাৰণ। সেয়ে, বাজহ কমি অহাত বেলবিভাগে লোকচান দিবলৈ বাধ্য হ'ল।

১৯৫০ চনৰ পৰা ১৯৬৫ চনলৈকে প্ৰথম তিনিটা পঞ্চবাৰ্ষিক পৰিকল্পনাত, বেলবাহী দ্ৰব্যসামগ্ৰীৰ ধীৰে ধীৰে ক্ৰমবৰ্দ্ধমান গতি এটা লক্ষ্য কৰা গৈছিল। ১৯৬৫-৬৬ চনত বেলে দুহাজাৰ ত্ৰিশ লাখ টন দ্ৰব্যসামগ্ৰী কঢ়িয়াইছিল। ইয়াৰ তুলনাত ১৯৫০-৫১ চনত কঢ়িয়াইছিল মাত্ৰ ৯৩০ লাখ টন। কিন্তু ১৯৬৬-৬৭ চনত উদ্যোগিক পশ্চাদপদ আৰু চতুৰ্থ পঞ্চবাৰ্ষিক পৰিকল্পনা অচল হোৱাত, বেলে কঢ়িয়াইছিল মাত্ৰ ২,০১০ লাখ টন দ্ৰব্যসামগ্ৰী। ১৯৬৭-৬৮ চনত বেলে কথমপি কঢ়িয়াইছিল ১,৯৬০ লাখ টন মালবস্তু। এয়ে দেখুৱায়, বেলৰ বাজহত কেনে ঘাটি পৰিছিল। তেতিয়াৰ পৰা বেলে আজিলৈকে লাভ দেখুৱাব পৰা নাই।

আমাৰ স্বাভাৱিকতে জানিবলৈ হেপাহ হয় যে বেলে কেতিয়াকৈনো আকৌ নিজৰ টনকীয়াল অৱস্থা ঘূৰাই পাব? ১৯৬৮-৬৯ চনত ব্যৱসায়ত উন্নতি ঘটিল, আৰু বেলে ১৯৬৭-৬৮ চনতকৈ ১০০ লাখ টন বেছি মাল কঢ়িয়াবলৈ পালে। তথাপিও ঘাটিৰ ক্ষতিপূৰণ নহল। ১৯৬৯-৭০ চনত বেলে এই দুৰৱস্থাৰ হাত সাৰিবলৈ আশা কৰিছিল। দেশৰ অৰ্থনৈতিক



উন্নয়নৰ পথ কিছু প্ৰশস্ত হোৱাত, বেলে আৰু ৭০ লাখ টন বস্তু বেছিকৈ কঢ়িয়াবলৈ পাব। এইটো হলে, বেল বাজেটে আকৌ লাভৰ মুখ দেখিবলৈ আবন্ত কৰিব। ই এটা বিৰাট “যদি”। এই “যদি”ৰ সফলতা নিৰ্ভৰ কৰিছে, বেলে ক্ৰমে বাঢ়ি অহা যাত্ৰীৰ ভীৰক সন্তুষ্ট কৰিও, সবহ মাল কঢ়িওৱাৰ ব্যৱস্থাত কিমান দূৰ কৃতকাৰ্য্য হব পাৰে—তাৰ ওপৰত।



যুদ্ধৰ সময়ত বেল

১৯৬৫ চনত ঘটা ভাৰত-পাক সংঘৰ্ষৰ তৎকালীন পৰিণাম স্বৰূপে, উত্তৰ পূব অঞ্চললৈ দ্ৰব্যসামগ্ৰী কঢ়িওৱা ছটা স্বাধীন পৰিবহন পথেদি মাল-পৰিবহনত ব্যাঘাট জন্মে। এই বছৰটোৰ আগেয়ে উত্তৰবঙ্গ, আসাম, নেফা, ত্ৰিপুৰা আৰু নগালেণ্ডলৈ পূব-পাকিস্তানৰ মাজেৰে যোৱা এটা স্বাধীন বেল-আলিৰে আৰু নদী পথেৰে যথেষ্ট দ্ৰব্য সামগ্ৰী পঠোৱা হৈছিল। পাকিস্তানৰ লগত হোৱা ভাৰতৰ এটা বাণিজ্য চুক্তিৰ জৰীয়ে সেইটো সম্ভৱ হৈছিল।

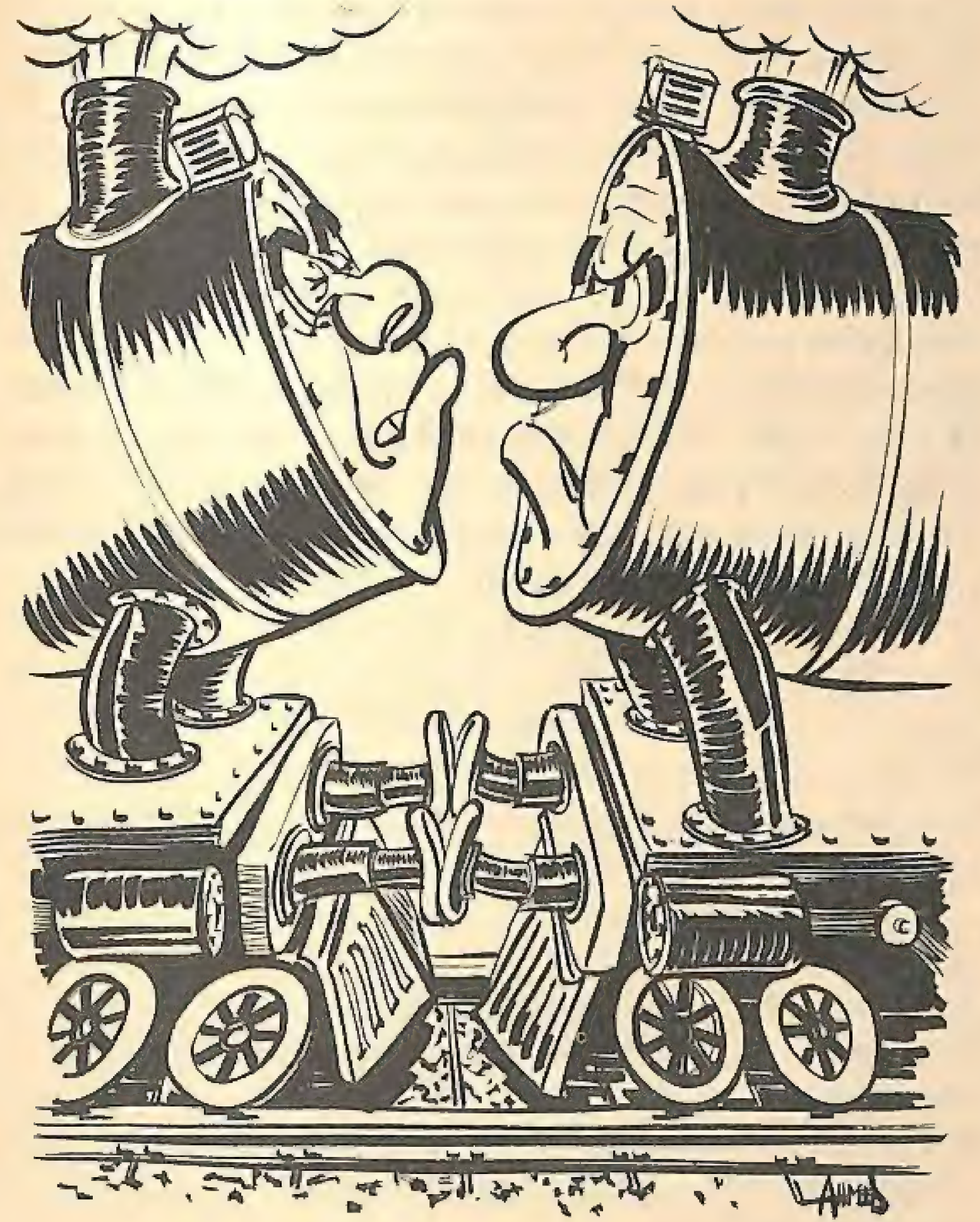
১৯৬৫ চনত এই দুয়োটা পথ বন্ধ হৈ গ'ল। পূব পাকিস্তানৰ মাজেৰে আমি বস্তু পঠাব নোৱাৰা হলেঁ। মৰাপাট আৰু চাহৰ চলাচলত ব্যাঘাট জন্মিল। উত্তৰ-পূব অঞ্চললৈ আৰু তাৰপৰা ভাৰতৰ আনঠাইলৈ বস্তু আনানিয়াটো নিতান্ত অপৰিহাৰ্য্য কাম। ভাৰতীয় ৰেলে এই ওপৰখি বোজা বহন কৰিবলৈ নিজৰ হাতত থকা বেলআলি বোৰ আৰু বেছি কাৰ্য্যক্ষম কৰি তুলিবলৈ ব্যৱস্থা লব লগীয়া হ'ল। কিন্তু ই এটা মহা সমস্যা। আমাৰ হাতত ইতিমধ্যে থকা বেলপথ বোৰ পূৰ্ণোদ্যমে চলিবই লাগিছে, তেনে স্থলত এই আন্দিক। মালবহন কৰাটো কম কথা নহয়।

সচাকৈয়ে ই এটা দুৰূহ কাম। তথাপিও বেল পৰিবহন বিভাগৰ লোক সকলে অৱ্য দুৰ্যোগৰ সময়ত কৰাৰ দৰে উঠিপাৰি লাগি, বাতাবাতি প্ৰয়োজনীয় ওপৰখি শক্তিৰ ব্যৱস্থা কৰিলে। কিন্তু কেনেকৈ কৰিলে?

ডিজেল ইঞ্জিনেৰে চলোৱা মালবাহী ট্ৰেইনত কেৱল মালবস্তু পঠোৱা হয়। বেছি মালবস্তু আৰু যাত্ৰী কঢ়িয়াবলৈ বেছি বেল লাগে দেখি, ইঞ্জিনো লাগে সেই অনুপাতে। কিন্তু লাগ বুলিলেই ইঞ্জিনৰ সংখ্যা বঢ়াব নোৱাৰি। সেইদেখি কম ইঞ্জিনেই যাতে আগতকৈ বেছি কাম কৰিব পাৰে তাৰ ব্যৱস্থা কৰা হ'ল। ১৯৬৬ চনত প্ৰত্যেক ডিজেল ইঞ্জিনে ছমাহ আগতে যিমান দূৰত্ব অতিক্ৰম কৰিছিল তাতকৈ দিনো ৯০ কিলোমিটাৰ বেছি দূৰত্ব অতিক্ৰম কৰা হ'ল। তাৰ মানে অতিক্ৰম কৰে দিনো ২৯৪ কিলোমিটাৰ বাট।

ডিজেল ইঞ্জিনেৰেনো বেল বিভাগে কেনেকৈ বেছি কাম কৰিব পাৰিলে, জানিবলৈ ইচ্ছা নহয়নে? ই বৰ সহজ। উত্তৰ পূব অঞ্চললৈ যোৱা প্ৰায় সকলো বেলআলি মাত্ৰ একোটা একোটা। ডবল লাইন নহয়। সেইদেখি এফালৰ পৰা আনফাললৈ যোৱা ট্ৰেইন বোৰে বিপৰীত ফালৰ পৰা অহা গাড়ীৰ লগত মধ্যবৰ্তী কোনো ষ্টেছনত ক্ৰছ কৰিব লাগে। এনে পৰিবহন প্ৰথা বৰ্জীনাথৰ নিচিনা কোনো কোনো পাহাড়ীয়া অঞ্চলত দেখা যায়। ঠেক পৰ্বতীয়া বাটৰ ওপৰেদি ছফালৰপৰা অহা দুখন মটৰগাড়ী ক্ৰছ কৰিব নোৱাৰে। এনে ক্ষেত্ৰত পাহাৰৰ ওপৰৰ মুখে যোৱা গাড়ী গৈ এখন গেটত বয় আৰু নামি অহা গাড়ীও আহি তাতে বয়হি। তাৰ পিছত মটৰগাড়ীবোৰ নিজ নিজ বাটত আগ বাঢ়ি যায়। ঠিক একে কাৰণতে এডলীয়া বেল লাইনেৰে অহা বেলগাড়ীত মধ্যবৰ্তী কোনো ষ্টেছনত অগ্ৰ ফালৰপৰা অথবা গাড়ীৰ লগত ক্ৰছ কৰি যবলগীয়া হয়। এনে নকৰিলে মাজবাটতে ভেটাভেটি হৈ বেল দুয়োখন বৈ যাব, নহলে মুখামুখী সংঘৰ্ষ হব। এনে আহ যাহক এফলিয়া চলাচল বা ইংৰাজীত ওৱান-ৱে-ট্ৰেফিক্ বোলে।

এই কাৰণে এনে আলিত ট্ৰেইনৰ সংখ্যা বঢ়াওতে বিশেষ সতৰ্কতা অৱলম্বন কৰিব লাগে। ট্ৰেইনৰ সংখ্যা যিমানেই বেছি হয়, সিমানেই ক্ৰটিং কৰাত পলম হয়। সময়ত এনে হয়গৈ যে এখন ট্ৰেইনো যদি আৰু বেছিকৈ বঢ়োৱা হয়, বেল চলাচল কাৰ্য্য সেই আলিত অচল হৈ পৰে। অগ্ৰ ফালৰ পৰা অহা গাড়ী বোৰ পাৰ হবলৈ বৈ থাকোতে থাকোতে গাড়ীয়ে লৰচৰকে কৰিব নোৱাৰা হয়গৈ। ওপৰা-ওপৰি ট্ৰেইনৰ কাৰণে পেঁপুৱা লগা অৱস্থা হয় দেখি, আগতকৈ কম মাল বস্তুহে অনানিয়া কৰা সম্ভৱ হয়। ভাৰত-



পাক সংঘৰ্ষৰ সময়ত উত্তৰপূৰ্বাঞ্চল বেলৰ এটিয়া লাইনেদি যিমান ট্ৰেইন চলাচল কৰা সম্ভৱ, সিমান ট্ৰেইন চলোৱা হৈছিল। অতিৰিক্ত ট্ৰেইনে বাট বন্ধহে কৰিলেহেতেন, সবহ বেলৰ চলাচলত সহায় নকৰে। এই ছমোজাব পৰা বন্ধা পৰাৰ এটা উপায় উদ্ভাৱন কৰিবলগীয়া হাল : বেলগাড়ীৰ সংখ্যা নবঢ়োৱাকৈ কেনেকৈ সবহ মালা কাঢ়িয়াব পৰা যায়। এনেদৰে গাড়ীৰ ভীড় কমোৱা হ'ল, আৰু মালা সবহ কাঢ়িয়া বপৰা গ'ল। সেইদেখি বেল গাড়ীৰ সংখ্যা বৃদ্ধি কৰাৰ পৰিবৰ্তে, দুখন দুখন যাত্ৰীবাহী গাড়ী একেলগ কৰি একোখন অতি দীঘল বেলৰ দৰে চলোৱা হৈছিল।

মিটাৰ গজত চলা মালবাহী ডবাৰ সংখ্যা কমাই বস্তু কঢ়িওৱা সামৰ্থ্য বঢ়োৱা হৈছিল ব্ৰড্ গজেদি টনা ডবাবে। উত্তৰ-পূব সীমান্ত বেলৱেৰ পৰা ছহাজাব মিটাৰ গজ মালবাহী ডবা অন্যান্ত বেলৱেলৈ স্থানান্তৰ কৰা হৈছিল। এই ছহাজাব ডবাৰ মূল্য প্ৰায় আঢ়ৈ কোটি টকা। এই উপায়েৰে ভাৰতৰ অন্যান্ত অঞ্চলৰ উৎপাদন শক্তি বৃদ্ধি কৰা হৈছিল। উদাহৰণ স্বৰূপে, পশ্চিমাঞ্চলৰ কাণ্ডলাত বস্তু নমোৱা আৰু উঠোৱা কাৰ্য্য কৰা হৈছিল তালৈ পঠোৱা মিটাৰ গজ বেলৰ ডবা বোৰত।

বেলৰ বিপদ মুক্তি

ইংলণ্ডৰ লিভাৰপুল—মাৰ্কেষ্টাৰ বেলৱে লাইনেই পৃথিবীৰ সৰ্বপ্ৰথম বেল-আলি বোৰৰ ভিতৰৰ এটা। সেই লাইন উদ্বোধন কৰিব লগীয়া এটাইতকৈ গন্যমান্য লোকজনকে সৰ্বপ্ৰথম বাৰৰ বাবে চলোৱা বেলইঞ্জিন চালক জনে অসামৰ্থ্যতাৰ কাৰণে চেপি মাৰি পেলাইছিল। তেও আছিল ব্ৰিটিছ কেবিনেট মন্ত্ৰী উইলিয়াম হাৰ্ট্‌চিফন। সেই মৰ্মান্তক ঘটনা ঘটিছিল ইং ১৮৩০ চনৰ ১৫ চেপ্টেম্বৰ তাৰিখে। আৰু সেই দুৰ্ঘটনাটোৰ কাৰণেই গোটেই পৃথিবীতে সেইদিন ধৰি বিপদৰ পৰা বন্ধা পৰাৰ বিষয়ে বিশেষ সতৰ্কতা অৱলম্বন কৰি অহা হৈছে। “নিৰাপদতা প্ৰথমতে,” “নিৰাপদতা দ্বিতীয়তে” “নিৰাপদতা সকলো সময়তে”—এই কেইবাৰ কথাৰে বেদবাণীৰ দৰে পৃথিবীৰ বিভিন্ন বেল কৰ্তৃপক্ষই যোৱা ১৪০ বছৰে মানি আহিছে।

আগতে কৈ অহা “এৰচলিউট ব্লক চিষ্টেম” ব্যৱস্থাৰ প্ৰবৰ্তন কৰাটো এই নিৰাপদতা ব্যৱস্থাৰ এটা উদাহৰণ। এই প্ৰথা মতে দুটা ষ্টেশ্যনৰ মাজত বেলপথেদি একেবাৰতে এখনহে মাথোন বেল চলিব। দুটা ষ্টেশ্যনৰ মাজৰ পথত এখনৰ বেছি বেল যাব নোৱাৰিব। ‘ক’ ষ্টেশ্যনৰ পৰা পিছৰ ষ্টেশ্যন ‘খ’ লৈ ট্ৰেইন এৰা হয় তেতিয়াহে, যেতিয়া ‘খ’ ষ্টেশ্যনে “লাইন ক্ৰিয়াৰ” (পথ মুক্ত) বুলি ‘ক’ ষ্টেশ্যনক স্পষ্ট নিৰ্দেশ দিয়ে। ঠিক তেনেকৈ ‘খ’ ৰ পিছৰ ষ্টেশ্যনৰ পৰা “লাইন ক্ৰিয়াৰ” নিৰ্দেশ “খ” ইপালেহে ট্ৰেইনে “খ”



ষ্টেশ্যন এবিৰ পাৰে। “লাইন ক্লীয়াৰ” মানে ছুই ষ্টেশ্যনৰ মাজৰ বেলৰ আলি ট্ৰেইন চলাৰ কাৰণে মুকলি থকাৰ উপৰিও, ট্ৰেইন অহাত আপত্তি নথকাৰ কথাও বুজায়। এনেকৈ “লাইন ক্লীয়াৰ” বুলি জনাই, আগৰ ষ্টেশ্যনলৈ ট্ৰেইন এবিৰ পাৰে বুলি নিৰ্দেশ দিয়াৰ দায়িত্ব সম্পূৰ্ণৰূপে ট্ৰেইন আহি পাব লগীয়া ষ্টেশ্যনৰ ষ্টেশ্যন মাষ্টৰৰ।

এখন বেলগাড়ী ষ্টেশ্যনলৈ আগুৱাই অহাৰ ক্ষেত্ৰতো প্ৰায় একে ধৰণৰ নিৰাপত্তা ব্যৱস্থা অৱলম্বন কৰা হয়। উদাহৰণ স্বৰূপে, ‘খ’ যদি এটা ডবল-লাইন ষ্টেশ্যন, তেনেহলে ‘ক’ ষ্টেশ্যনৰ পৰা এই মুখে বেল আহিবলৈ বিভিন্ন ধৰণৰ সঙ্কেত ব্যৱস্থা আছে। যদি ট্ৰেইন খন ‘খ’ লৈ আহিবলৈ দিয়া হয় তেনেহলে “এপ্ৰচ্ চিগ্‌নেল” বা আগমনি সঙ্কেত দিয়া হয়। সেইমতে ট্ৰেইন আহি ‘খ’ ত বয়হি। ‘খ’ এবিৰ লগীয়া হলে, ষ্টেশ্যন মাষ্টৰে ‘খ’ ষ্টেশ্যনত “দেচ্‌পাচ্ চিগ্‌নেল” বা ষ্টেশ্যন এৰা সঙ্কেত দিয়ে। যদি ‘ক’ ষ্টেশ্যন এৰি অহা বেল ‘খ’ ত নোবোৱাকৈ যাৰ লাগে, তেনেহলে এপ্ৰচ্ চিগ্‌নেল আৰু দেচ্‌পাচ্ চিগ্‌নেল দুয়োকে নমাই থোৱা হয়। এনে সঙ্কেত দেখিলে ট্ৰেইন চালকে ‘খ’ ত নোবোৱাকৈ পোনে পোনে ষ্টেশ্যন পাৰ হৈ গুচি যায়। এনেকৈ দিয়া সঙ্কেতক ‘বান্ থু’ বুলি কোৱা হয়। যদিহে ষ্টেশ্যন মাষ্টৰে ‘খ’ ত ট্ৰেইনখন ৰখাব খোজে, তেও কেৱল এপ্ৰচ্ চিগ্‌নেল দাউন দিয়ে। দেচ্‌পাচ্ চিগ্‌নেল নমোৱা নহয়। এনে অবস্থাত, পিছৰ বিধ চিগ্‌নেলক দেন্‌জাৰ চিগ্‌নেল (বিপদ সঙ্কেত) বোলে।

কোনো ষ্টেশ্যনত বেলৰ চিগ্‌নেল নমাওতে চাব লাগিব যে প্ৰধান বিপদ সূত্ৰৰ সতৰ্কতা অৱলম্বন কৰা হৈছে নে নাই? অৰ্থাৎ বেলখন চিগ্‌নেল পাৰ হৈ আহি দ্বিতীয় ননমোৱা চিগ্‌নেলৰ আগত ৰব পাৰিবহি নে নোৱাৰে। বেলৰ নিৰাপদতা এইখিনিতে নিৰ্ভৰ কৰে যে দ্বিতীয় চিগ্‌নেলৰ কিছু আগলৈকে লাইন ক্লীয়াৰ আছে নে নাই, তাৰ প্ৰতি লক্ষ্য ৰাখিব লাগে। উদাহৰণ স্বৰূপে এটা ষ্টেশ্যনত যদি ৪টা “এপ্ৰচ্ চিগ্‌নেল” থাকে যেনে, ক_১, ক_২, ক_৩, ক_৪ তেনেহলে ক_১ চিগ্‌নেল নমাব পাৰি তেতিয়াহে যেতিয়া লাইন ক_১ আৰু ক_২ ৰ মাজতটো ক্লীয়াৰ আছেই, অইনকি ক_৩ লৈকে ক্লীয়াৰ আছে।



তাবমানে ক_১ নমাবলৈ হলে ক_১ আৰু ক_৩ৰ মাজলৈকে লাইন ক্লীয়াব থাকিব লাগিব। ক_২ আৰু ক_৩ৰ মাজৰ দূৰত্বক “এদিকুয়েট্ দিষ্টেন্স্ বিয়ণ্ড্” বোলা হয়।

এই সতৰ্কতা মতে যি “এদিকুয়েট্ দিষ্টেন্স্ বিয়ণ্ড্” অৰ্থাৎ “যথেষ্ট ওপৰকিত দূৰত্ব” বখা হয়, তাৰ উদ্দেশ্য হৈছে যাতে কোনো বিপদ বাধা আৰু সমাগত

বেল খনৰ মাজত অন্ততঃ দুটা চিগ্‌নেলৰ ব্যৱধান থাকে। যদি ক_২ আৰু ক_৩ৰ মাজ ডোখৰ ক্লীয়াব (মুক্ত) নাথাকে, তেনেহলে ক_১ আৰু ক_২ দেন্-জাৰত’ (বিপদ বেখাৰ ভিতৰত) আছে বুলি বুজা যায়। যদি আমি ক_২ লৈকে লাইন ক্লীয়াব দেখি ক_১ নমাই দিও, ট্ৰেইন আহি ক_২ পোৱাৰ আগতে বৰই লাগিব। যদিহে কেনেকৈ বৰ নোৱাৰে, তেনেহলেই সৰ্বনাশ। ট্ৰেইন দুৰ্ঘটনা হবই। ইয়াৰ পৰা দেখা গ’ল যে ক_১ চিগ্‌নেল ক_২ৰ পিছৰ লাইন ক্লীয়াব নাথাকিলে নমোৱা বিপদ। সেই দেখি ক_২ৰ পিছতো যেতিয়া একো প্ৰতিবন্ধক বা বাধা নাথাকে তেতিয়াহে ক_১ নমোৱা নিয়ম। অৰ্থাৎ ক_১ আৰু ক_৩ৰ মাজৰ লাইন সম্পূৰ্ণ বাধ্যমুক্ত হলেহে ক_১ “এপ্ৰ’চ্ চিগ্‌নেল্” দাউন হব পাৰে। এয়া হৈছে তৈয়াৰ কৰি লোৱা সতৰ্কতা। এই সতৰ্কতা লোৱা হয় যাতে মানবীয় অকৰ্মণ্যতাই একো অপায় ঘটাব নোৱাৰে।

কোনো কোনো বিদেশী বেল বিশেষজ্ঞই ভাৰতীয় বেলপৰিবহনৰ এনে অতি সতৰ্কতামূলক ব্যৱস্থাৰ সমালোচনা কৰি কয় যে, ইয়াৰ কোনো আৱশ্যক নাই। বেল চালকে জনা উচিত যে ক_১ দাউন মানাই ক_২ অতিক্ৰম কৰা বিপদ। ক_২ৰ আগতে বেল বৰই লাগিব। যদি নাজানে বা বেল ৰাখিব নোৱাৰে চালক অকৰ্মণ্য। আনহাতে ক_২ৰ পিছত যদি বিপদেই আছে ক_১ দাউন দিয়াৰ প্ৰশ্নই নুঠে। কিন্তু ভাৰতীয় বেলৰ তৰফৰ পৰা আমাৰ বক্তব্য এয়ে যে, বিদেশৰ কাৰীকৰী ক্ষেত্ৰত আগবঢ়া মানুহবোৰৰ আৰু সেই সেই সমাজৰ চলন পদ্ধতিয়ে মানুহ বিলাককো তেনেকৈ সাৱধানী আৰু কাৰ্যক্ষম কৰি তুলিছে। তেওঁলোকে এটা শিক্ষা আহৰণ কৰাৰ সুযোগ পায় যে কোনো বাধ্যবাধকতা নোহোৱাকৈ যে কোনো কামৰ নিয়ম বোৰ মানি চলিলে সমাজ উপকৃত হয়। এখন সমাজৰ প্ৰতিজন ব্যক্তিয়ে তেওঁৰ নিৰ্দিষ্ট কৰ্তব্য কৰিব বুলি আস্থা স্থাপন কৰিব পাৰিলেহে সেই সমাজৰ কাৰীকৰী প্ৰগতি হোৱাটো আশা কৰিব পাৰি। কিন্তু আমাৰ দেশত প্ৰত্যেক জন কৰ্মীয়ে ঠিকমতে কাম কৰিছেনে নাই চাবলৈকে আন এজন কৰ্মীক নিয়োগ কৰিব লাগে।

ভাৰতীয় বেলৰ এই অতি সতৰ্কতাৰ আৱশ্যক নোহোৱা হলে, ইয়াতকৈও

নিৰাপদ আৰু কম খৰছতে অধিক কাৰ্য্যক্ষম বেল পৰিবহন ব্যৱস্থা ভাৰতত গাঢ় তুলিব পৰা গ'ল হেতেন।

২ নং তালিকাত দেখা যাব যে অন্যান্য দেশৰ বেলপৰিবহনৰ তুলনাত ভাৰতীয় বেলত কিমান সস্তাতে সুবিধা আৰু নিৰাপদতা লাভ কৰিব পাৰি। প্ৰথম ঘৰত দেখুৱা হৈছে প্ৰত্যেক ১০ লাখ মাইল অতিক্ৰম কৰোঁতে বেলত কিমান ছুৰ্ঘটনা হয়। দ্বিতীয় ঘৰত দিয়া হৈছে গড় হিচাপে প্ৰতি কিলোমিটাৰত যাত্ৰীয়ে কিমান বেলভাড়া দিব লাগে। আৰু তৃতীয় ঘৰত দেখুৱা হৈছে যে গড়হিচাপে এক টন ওজন বেলৰে এক কিলোমিটাৰ নিৰা লাগিলে কিমান খৰছ বহন কৰিব লাগে। ব্ৰিটিছ বেলৱেৰ লগত এইমতে তুলনা কৰি চালে দেখা যায় যে ভাৰতীয় বেলত যাত্ৰী আৰু মালৰ ভাড়া তাতকৈ প্ৰায় ৩৪ গুণ কম, কিন্তু ছুৰ্ঘটনাৰ সংখ্যাহে ছগুণ বেছি।

২ নং তালিকা

	ছুৰ্ঘটনাৰ হাৰ	গড় হিচাপে	মালৰ ভাড়া
	প্ৰতি মিলিয়ন ট্ৰেইন কিলো-মিটাৰত-ঘটা ছুৰ্ঘটনা	প্ৰতি যাত্ৰী কিলোমিটাৰৰ ভাড়া	প্ৰতি টন কিলোমিটাৰত পইচাৰ নিৰিখত
১) ভাৰতীয় বেলৱে	২.৩৩	২.৩৬ (১৯৬৭-৬৮)	৪.৮৫
২) জাপানী জাতীয় বেলৱে	৩.৫৩	৪.৫১ (১৯৬৫-৬৬)	৮.১০
৩) কানাডা জাতীয় বেলৱে	৩.৬৮	৯.৯০ (১৯৬৬)	৬.২৪
৪) কানাডীয়ান পেচিফিক বেলৱে	৩.৬৮	১২.৪২ (১৯৬৬)	৬.২৪
৫) জাৰ্মান ফেডেৰেল বেলৱে	১.৯১	৯.৭৫ (১৯৬৫)	১৬.১৩
৬) ব্ৰিটিছ বেলৱে	১.০৪	১০.২৯ (১৯৬৫)	১৬.১১
৭) ফ্ৰেন্স জাতীয় বেলৱে	০.৮৬	১০.৩৩ (১৯৬৬)	১২.৭৬
৮) যুক্তৰাষ্ট্ৰ ক্লাছ ওৱান বেইল ৰ'ড	—	১৪.৮৩ (১৯৬৬)	৬.৭৫

বেলৱে সংগঠন

বেলৱে কৰ্মচাৰীৰ ওচৰ সম্বন্ধীয়া নহলে, বেলৰ লগত মাজে মাজেহে খন্তেকীয়া সম্পৰ্ক ঘটে, আৰু (আশা কৰা যায়) এনে সম্পৰ্ক হয় মধুৰ। এনে যোগাযোগ ঘটিব পাৰে এই এই কৰণতঃ বুকিং উইন্দ্'ত টিকেট কিনোতে, বা, দীঘলীয়া বেলযাত্ৰাৰে তীৰ্থভ্ৰমণলৈ ওলাওতে, বা পাৰ্চেল অফিচলৈ গৈ নিজৰ ফলৰ জপা বা পাচিৰ খবৰ লওতে, বা আগেয়ে টিকেট কিনি হঠাৎ যাত্ৰা বন্ধ কৰাত টিকেটৰ দাম ওভোতাই লবলৈ যাওঁতে। এইটো কেনেকৈ হয় যে যি কোনো কথাতে যাত্ৰীৰ চাহিদাৰ প্ৰতি মনযোগ দি কাম কৰি দিবলৈ সদায়েই কেনোবা নহয় কোনোবা এজন বেলকৰ্মচাৰীক সাজু থকা দেখা যায়? আৰু যদি সেইটোও নহয়, তেনেহলে যাত্ৰীৰ আপত্তি-অভিযোগ শুনি তাৰ উচিত ব্যৱস্থা কৰিবৰ কাৰণেও কোনোবা নহয় কোনোবা বেল কৰ্মচাৰী আগ বাঢ়ি আহিবই। ইয়াৰ একমাত্ৰ উত্তৰ, বেলৱে সংগঠনৰ অন্তৰালত সদায় যাত্ৰীৰ সা-সুবিধালৈ চকু দিবলৈ মজুত ৰখা বেলৱে কৰ্মীদলৰ সংগঠন।

মানুহৰ দেহটো ঠিকেঠাকে অবিৰাম চলাব দৰে, বেলৱে সংগঠনো অবিৰাম ঠিকেঠাকে চলি থাকে। সেইমতে বেল সংগঠনক মানৱ দেহৰ লগত তুলনা কৰিব পাৰি। দেহৰ বিভিন্ন অংশৰ, যেনে মগজু, কলিজা হাওফাও, পাকস্থলি আদিৰ কাম বেলেগ বেলেগ, ঠিক তেনেকৈ বেল

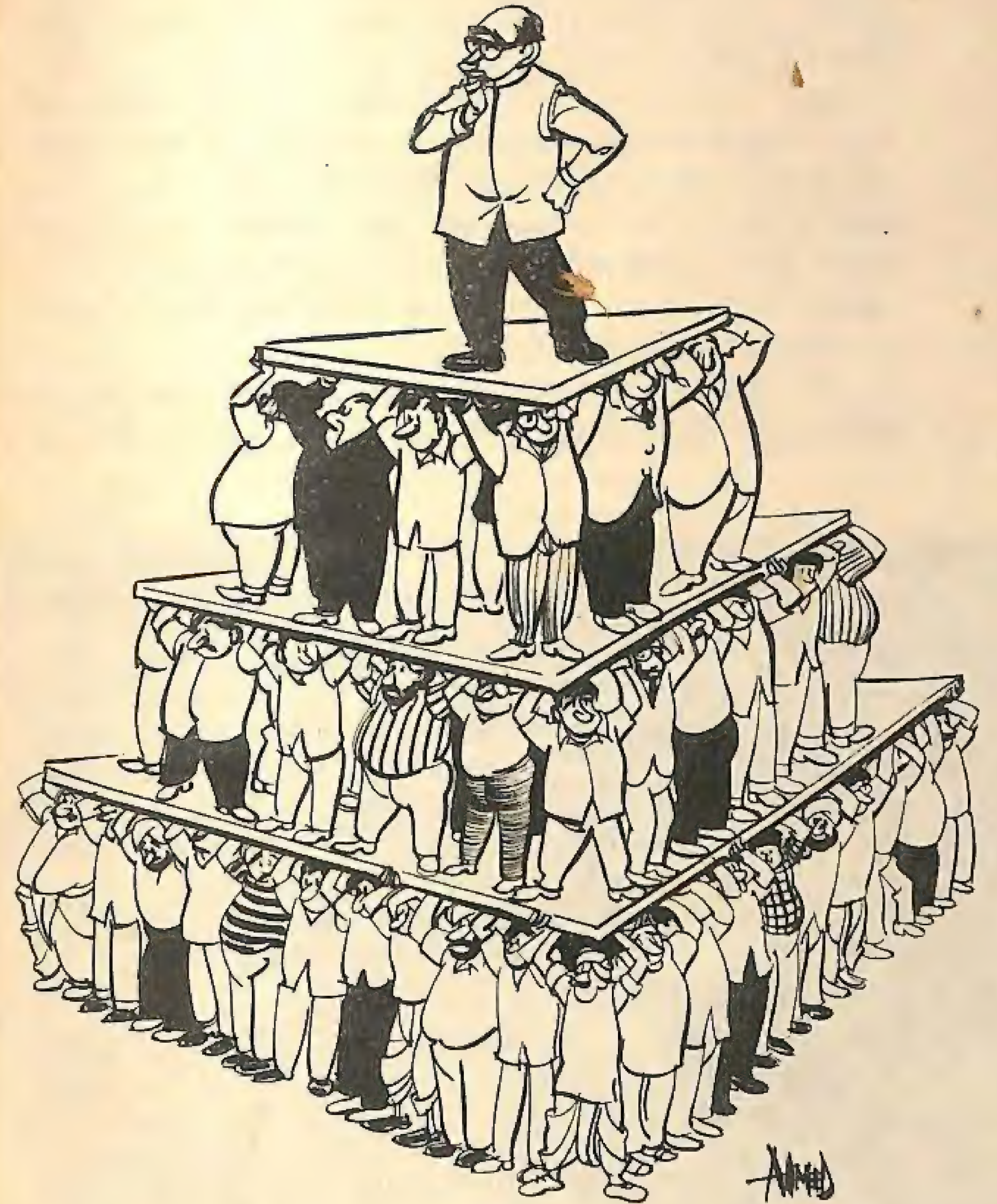
সংগঠনৰো বিভিন্ন অংশৰ কাম বেলেগ বেলেগ। প্ৰত্যেক অংশই নিজ নিজ কাম ঠিকেঠাকে কৰি যাবলৈ সদায় সাজু হৈ থাকে। আৰু এই কাৰ্যক্ষমতা আৰু আন্তৰিকতাৰ কাৰণেই বেলেগ-সংগঠন সূচাকৰূপে চলি থাকে। (কোন কোন সময়ত ক'ব পৰা অহা বেল কলৈ যাব—এই খবৰ যি দিয়ে, সেইটো এই বৃহৎ বেলেগে দেহৰ এটা বিশেষ অঙ্গহে মাথোন—গোট্টেইটো দেহ নহয়।)

এই বিৰাট দেহটোৰ অঙ্গ প্ৰত্যঙ্গ বোৰ যেনেকৈ সজোৱা আৰু কাৰ্যক্ষম কৰি ৰখা হয়, ঠিক সেই অনুপাতেই বেলসংগঠন কৰ্মী দেহটোৱে গঢ় লয়।

বেলসংগঠন যদিও বহুতো অঙ্গ প্ৰত্যঙ্গৰ সমষ্টি, তথাপি ইয়াৰ প্ৰত্যেকটো অঙ্গৰ কাৰ্য্য পদ্ধতিৰ ৰূপ একেটাই—যেনেকৈ এটা বিৰাট পীৰামিদৰ ৰূপ ভেটিৰ পৰা মূৰলৈকে একেটাই। পীৰামিদৰ দৰেই বেল-সংগঠনক সজাব পাৰি। তলৰ পিনে বহল—আৰু ক্ৰমে ওপৰলৈ জোঙা হৈ সৰ্ব্বশোহত এটা বিন্দুত ই শেষ হয়গৈ। বেল সংগঠনৰ ভেটিত যেনিবা ১০০০ জন কৰ্মচাৰী। এই ভেটিটো চলাবলৈ তাৰ ওপৰত আছে ১০০ জন। এই ১০০ জনক দিহা দিবলৈ আছে তাৰ ওপৰত ১০ জন। আৰু এই দশজনক পৰিচালনা কৰিবলৈ এটাইতকৈ ওপৰত আছে মাত্ৰ এজন। এই সাংগঠনিক পীৰামিদৰ গঠন ১০০০ জনৰ পৰা ওপৰলৈ ক্ৰমে জোঙা হৈ এজনত কেন্দ্ৰীভূত হওতে মাজতে ১০০ আৰু ১০ জন থকা দুটা খলপা অতিক্ৰম কৰি যাব লগীয়া হয়। এনে সংগঠনক, সাংগঠনিক পীৰামিদ বোলে।

বেলেগৰ মূল অঙ্গ হৈছে বেল ষ্টেশ্যন। এই ষ্টেশ্যনৰ গঠনো পীৰামিদৰ দৰে। ওপৰত ষ্টেশ্যন মাষ্টাৰ, তলত বিভিন্ন কৰ্মচাৰীবৃন্দ—যেনে, পইণ্টমেন, যি পইণ্ট বা গোট পৰিবৰ্ত্তন কৰে, লেম্পমেন—যাৰ কাম চিগনেলৰ লেমজলোৱা, আৰু বুকিং ক্লাৰ্ক—যাৰ কাম টিকত বেচা।

বেল ব্যৱহাৰ কৰা লোক সকলৰ সা-সুবিধাৰ পিনে চকু দিয়াই হৈছে ষ্টেশ্যনৰ প্ৰধান কাম। কিন্তু ষ্টেশ্যনৰ উপৰিও বেলপৰিবহনৰ অত্যাৱশ্য শাখা প্ৰশাখা আছে। যেনে, ল'ক' শ্বেদ বা ইঞ্জিনঘৰ, মালবাহী আৰু যাত্ৰীবাহা বেলডাৰাৰ ডিপো, আৰু ইঞ্জিনিয়াৰিং আৰু চিগনেল বিভাগ। এই বোৰে



বেল পৰিবহনৰ আভ্যন্তৰীণ বিভিন্ন দিশত নিজৰ নিজৰ কাম কৰে।
উদাহৰণ স্বৰূপে; চিগনেল বিভাগে চিগনেল মেৰামতি আৰু সেইবোৰ
ঠিকেঠাকে বখাব দিহা কৰে।

ষ্টেশ্যন, ল'ক শ্বেদ আৰু ডিপো বোৰে প্ৰধানকৈ স্থানীয় চাহিদা পূৰণ
কৰে। কিন্তু নিৰ্দিষ্ট একো একোটা বেল-সংগঠনৰ খণ্ডত এই স্থানীয় বিভিন্ন
শাখা-প্ৰশাখা বোৰ লগ লাগি খণ্ড পীৰামিদৰ বুনীয়াদ গঠন কৰে।
ইয়াৰ গঠনত সেই খণ্ডৰ সকলো বেল ষ্টেশ্যন, কাৰখানা, ডাৰাৰ ডিপো
ইত্যাদি থাকে। এই পীৰামিদৰ মূৰত থাকে ডিভিজনেল চুপাৰিন্টেণ্ডেণ্ট
খণ্ড পৰিদৰ্শনকাৰী বিষয়া। তলত ছটা বা তিনটা স্তৰ থাকে। খণ্ডটো
ডিভিজনেল চুপাৰিন্টেণ্ডেণ্টৰ অধীনত থাকে।

ঠিক তেনেকৈ খণ্ড পীৰামিদ বোৰ লগ লাগি একো একোটা
আঞ্চলিক পীৰামিদৰ বুনীয়াদ গঠন কৰে। এই আঞ্চলিক পীৰামিদৰ

এটা বেল কাৰখানা



এটাইকৈ ওপৰত থাকে জেনেৰেল মেনেজাৰ। ভাৰতীয় বেল পৰিবহনত
এনে এটা আঞ্চলিক পীৰামিদ আছে। ৩নং তালিকাত এই আঞ্চলিক
বা জ'নেল পীৰামিদৰ মূল কথা কেইটিমানৰ আভাস দিয়া হৈছে।

৩ নং তালিকা
আঞ্চলিক বেল সংগঠনৰ মূল কথা

বেলৰে	হেড্ কোৱা- টাৰ্ছ বা সদৰ	কট্ (কিঃ মিঃ)	সংখ্যা অন্তৰ্ভুক্ত বিভিন্ন খণ্ড	কৰ্মচাৰী সংখ্যা
(১)	(২)	(৩)	(৪)	(৫)
কেন্দ্ৰীয়	বোম্বাই	৫৭৭০	৫—ভুচাবল, বোম্বাই, ঝাঞ্চি, জবলপুৰ আৰু নাগপুৰ	১,৭৯,৬০৬
পূব	কলিকাতা	৪১৪৩	৫—অহনছোল, ডানাপুৰ, হাওৰা, চিয়ালদা আৰু ধানবাদ	১,৯৬,২২৩
উত্তৰ	দিল্লী	১০৫৭৬	৭—এলাহাবাদ, বিকানিৰ, ফিৰোজ- পুৰ, যোধপুৰ, লক্ষ্মৌ, মোৰদা- বাদ আৰু দিল্লী	২,০০,০৭৬
উত্তৰ-পূব	গোৰখপুৰ	৪৯৬৫	৪—সমষ্টিপুৰ, ইজ্জৎনগৰ, লক্ষ্মৌ আৰু বাৰানশী	৯২,৪৯২
উত্তৰ-পূব সীমান্ত দক্ষিণ	মালিগাঁও (পাণ্ডা) মাদ্ৰাচ	৩৬৩২ ৭২৮৩	৪—কাটিহাৰ, আলিপুরদুৱাৰ, লাম্ভিং আৰু তিনচুকীয়া	৮০,১১২
দক্ষিণ কেন্দ্ৰীয় দক্ষিণ-পূব	চেকান্দ্ৰা- বাদ কলিকতা	৬১৫৯ ৬৩৫৭	৬—গুণ্টকল, মহীশূৰ, মাদ্ৰাচ, অল্ভা- কট, টিকচিৰাপল্লী আৰু মাছবাই	১,৩৪,৪৪৬
			৪—বিজয়বাদা, চেকান্দ্ৰাবাদ, হৰলী আৰু ছোলাপুৰ	৯৫,২০২
			৭—নাগপুৰ, বিলাসপুৰ, চক্ৰধৰ- পুৰ, খৰগপুৰ, আজা, খুৰ্জাবাদ আৰু ৰাল্টায়াৰ	১,৭০,৮৪৩
পশ্চিম	বোম্বাই	৯৯৮৮	৮—বোম্বাই, বৰদা, ৰটলাম, কটা, আজমীৰ, জয়পুৰ, ৰাজকোট, আৰু ভাওনগৰ	১,৮০,৭৮০
মোট		৫৮,৮৭৩		১৩,২৯,৩১০

অৱশ্যে ভাৰতীয় ৰেলৱেৰ সাংগঠনিক পৰিসৰ এই নটা আঞ্চলিক বিভাগতে সীমাবদ্ধ নহয়। আৰু দুটা ৰেলৰ বৃহৎ অঙ্গ আছে। এই দুটা অঙ্গই এই নটা আঞ্চলিক ৰেল বিভাগৰ সংশ্লিষ্ট চাহিদা পূৰণ কৰে। এটা হৈছে ৰিচাৰ্ছ এণ্ড ডিজাইন এণ্ড ষ্টেণ্ডাৰ্ডছ অৰ্গেনাইজেশ্যন (অব্ ডি, এছ, অ') য'ত ৰিচাৰ্ছ বা গৱেষণা কৰা হয়। আনটো সংগঠনৰ কাম হৈছে ইঞ্জিন আৰু ডাবা তৈয়াৰ কৰা।

ৰেলৰ তিনিটা অপৰিহাৰ্য্য আহিলা হৈছে—ইঞ্জিন, যাত্ৰীবাহী কেৰেইজ বা গাড়ী আৰু মালবাহী ডাবা। বে-চৰ্কাৰী বা ব্যক্তিগত ভাবে চলোৱা শিল্পাৱুঠানে, এই লাগতিয়াল আহিলা বোৰৰ ভিতৰত মাত্ৰ এবিধেই যোগাবলৈ সক্ষম, যেনে, মালবাহী ডাবা। ইঞ্জিন আৰু যাত্ৰীবাহী গাড়ী কেৱল ৰেলৰে বিভাগৰ কাৰখানাতহে তৈয়াৰ কৰা সম্ভৱ। ইয়াৰ কাৰণে ৰেল বিভাগে দুটা বেলেগ বেলেগ প্লান্ট বা কাৰখানা স্থাপন কৰিছে। এটা চিত্তবৰ্জিত আৰু আনটো বাৰানশীত। চিত্তবৰ্জিত ইঞ্জিন কাৰখানাত বিজুলীচালিত আৰু ভাপচালিত ইঞ্জিন তৈয়াৰী হয়। বাৰানশীৰ ডিজেল ইঞ্জিন কাৰখানাত তৈয়াৰ হয় কেৱল ডিজেল ইঞ্জিন। ৰেলগাড়ীৰ যাত্ৰীবাহী ডাবা বোৰ তৈয়াৰ হয় মাদ্ৰাজৰ ইণ্ডিগ্ৰেল ক'চ ফেক্টৰীত। ৪ নং তালিকাত এই তিনিটা প্লান্টৰ মূল কথাবোৰ দেখুৱা হৈছে।

৪ নং তালিকা

কাৰখানা	কাৰখানা উদ্বোধন	১৯৬৭-৬৮ চনত তৈয়াৰী হোৱা	কৰ্মচাৰী বা কাৰিকৰী লোকসংখ্যা
চিত্তবৰ্জিত ইঞ্জিন কাৰখানা	নবেম্বৰ ১৯৫০	মীম ল'ক ইলেকট্ৰিক ল'ক (এ, চি) ডিজেল চাণ্টাৰ বয়লাৰ	২৩ ৩০ ২ ১১১
ইণ্ডিগ্ৰেল ক'চ ফেক্টৰী, মাদ্ৰাচ	অক্টোবৰ ১৯৫৫	যাত্ৰীবাহী গাড়ী বা ডাবা	৬৪২
ডিজেল ল'কমটিভ্ ওৱৰ্কছ, বাৰানশী	জানুৱাৰী ১৯৬৪	ডিজেল ল'ক	৬৬
			১২,৬৬০ ১০,৫৩০ ৪,৫৭৬

এই বস্তু তৈয়াৰ কৰা প্ৰত্যেকটো অঙ্গৰে নিজ নিজ পীৰামিদ ধৰ্ম্মী গঠন আছে। পীৰামিদৰ বুনিয়াদ বা ভেটি গঠন কৰিছে কাৰখানা বোৰত কামকৰা কাৰিকৰী বিভিন্ন লোক সকলে। এই পীৰামিদৰ শীৰ্ষত এজন মাত্ৰ অকলশৰীয়া লোক আছে। তেওঁ হৈছে জেনেৰেল মেনেজাৰ। তেওঁক অকলশৰীয়া বোলা হৈছে এই কাৰণেই যে এটাইতকৈ ওপৰত ঠাই থাকে মাথোন এজন লোকৰ কাৰণেহে।

ৰিচাৰ্ছ এণ্ড ডিজাইন এণ্ড ষ্টেণ্ডাৰ্ডছ অৰ্গেনাইজেশ্যনে কাম কৰা ঠাইত ৰেলৱে সম্পৰ্কে পৰীক্ষা-নিৰীক্ষা গৱেষণা আদি চলোৱা হয়। এই বিভাগটো স্থাপন কৰা হৈছে যাতে ৰেলৱেৰ বিভিন্ন অগ্ৰগতি সম্পৰ্কে ভুৱাখি, পৃথিৱীৰ অন্যান্য ৰেলৱেৰ দৰে ভাৰতীয় ৰেলৱেও আগুৱাই যাব পাৰে। অৰ্থাৎ ই অগ্ৰগতিৰ পথত সাঁকো হিচাপে কাম কৰে। সেইদেখি আব্ ডি, এছ, ও (R. D. S. O) ৰ কাম জটিল আৰু ইয়াৰ কাৰ্য্যকলাপে অগ্ৰগতিৰ প্ৰত্যাশাৰ সম্মুখীন হ'ব লাগে।

ভাৰতীয় ৰেলৱেৰ সৰ্বশেষ বা সামগ্ৰিক পীৰামিদটোৰ গঠনলৈ মন কৰিলে দেখা যায় যে—ইয়াৰ বুনিয়াদত তিনিটি উৎপাদন কাৰখানা আৰু আব্ ডি, এছ, ও আছে—মাজত আছে নটা আঞ্চলিক সংগঠনৰ মুখীয়াল ন জন আৰু এটাইতকৈ ওপৰত বা শীৰ্ষত আছে কেন্দ্ৰীয় ৰেলৱে দপ্তৰৰ ভাৰপ্ৰাপ্ত মন্ত্ৰী। কেন্দ্ৰীয় মন্ত্ৰী গৰাকীক সহায় কৰে এজন ৰাজ্যিক মন্ত্ৰী আৰু এজন উপমন্ত্ৰীয়ে। ৰেল বিভাগ চলোৱা আৰু সামগ্ৰিক শাসন কৰাৰ কাৰণে তেওঁৰ দায়িত্ব লোকসভাত ন্যস্ত। ৰেলৱে বোৰ্ডৰ মাধ্যমেৰে তেওঁ এই দায়িত্ব পালন কৰে। ৰেলৱে বোৰ্ডৰ কাম হৈছে শীৰ্ষ প্ৰশাসনি ব্যৱস্থাৰ গুৰি ধৰা আৰু কাৰিকৰী অঙ্গ বিলাকৰ ওপৰত চকু দি, চলোৱা।



বেল পৰিবহনৰ জাকজমকতা

আমি জানো যে বেলৰ প্ৰধান দৈনিক খোৰাক যাত্ৰীয়ে নোযোগায়; যোগায় মালবস্তুৰ বৰ বৰ পাৰ্চেল বোৰেহে। তথাপি জনপ্ৰিয়তা অৰ্জনৰ কাৰণে বেলত জাকজমকতাৰ আৰম্ভক। এই উদ্দেশ্য সাধন কৰা হয় কোনো কোনো বেল যাত্ৰীৰ কাৰণে বিলাসী ভ্ৰমণৰ যথোপযুক্ত ব্যৱস্থাৰ যোগান ধৰি। আজিৰ পৰা পঞ্চাশ বছৰৰ আগেয়ে কোনো কোনো বেলত আৰাম বিলাস ব্যৱস্থা থকা গাড়ী সংযোগ কৰি দিয়া হৈছিল। এই গাড়ীবোৰক ইংৰাজীতে বোলা হৈছিল “পুল্ মেন্ ক’চ” (Pullman coach)। ইয়াত বেলভ্ৰমণ কৰাটো চৰম বিলাসৰ বিষয় বুলি সেই সময়ৰ বেলযাত্ৰী সকলে বিবেচনা কৰিছিল। এই বিলাস ক’চৰ আৱিষ্কাৰক আৰু প্ৰথম প্ৰৱৰ্তক জনৰ নাম জৰ্জ পুলমেন। (George Pullman)। তেওঁৰ নাম গোটেই পৃথিৱীতে জনাজাত হৈ পৰিছিল। অজি পৃথিৱীৰ কুৰিটামান বিভিন্ন ভাষাৰ অভিধানত “Pullman” শব্দটো পোৱা যায়—যাৰ অৰ্থ কৰা হৈছে ‘বিলাসিতাবে মাটিৰ ওপৰত চলা যান-বাহন ভ্ৰমণ’ বুলি।

সি যিয়েই নহওক, সময়ৰ লগে লগে লাহে বিলাহৰো ধৰণ-কৰণ সলনি হৈ গৈ থাকে। জেট-যুগৰ আগমনৰ লগে লগে ‘পুলমেন’ জাতীয় বিলাস-ক’চ পুৰণি আৰু অচল বুলি গণ্য হ’ল। কিন্তু যি দিনত ইয়াৰ প্ৰচলন—অতি জনপ্ৰিয় হৈ উঠিছিল, সেই সময়ৰ বিলাসী যাত্ৰী সকলৰ সময়ৰ অৱসৰ

সবহ আছিল। সেইদেখি লাহে লাহে আৰামকৈ বিলাস-বেলত উঠি ভ্ৰমণ কৰি বা তীৰ্থযাত্ৰা কৰি তেওঁলোকে আনন্দ উপভোগ কৰিব পাৰিছিল। তেনেকৈ ধীৰে ধীৰে বিলাস—বেল চলা যুগ পাৰ হ’ল। আজি যাত্ৰীসকলৰ প্ৰথম চিন্তা, কিমান সোনকালে গৈ গন্তব্যস্থান পায়গৈ—সেইটোৱেই। সেইদেখি আজিৰ যুগত কোনো কোনো সম্পদশালী দেশে, বেলৰ বিলাস আৰু আৰামৰ ব্যৱস্থা কৰাৰ লগতে বেলৰ গতিৰ তীব্ৰতাৰো—গুৰুত্ব দিছে। ইয়াৰ কাৰণে প্ৰথমতে যথেষ্ট ব্যয় বহন কৰিব লগীয়া হলেও, বিমান-ভ্ৰমণৰ আৰাম—বিলাসিতাৰ লগত ফেৰ মাৰিবলৈকে আতবেগী বেলৰ প্ৰৱৰ্ত্তন কৰা হৈছে।

এই বিষয়ত আগবঢ়ুৱা হৈছে জাপানী সকল। “হিকাৰী এক্সপ্ৰেছ” নামৰ জাপানৰ বেলত বেগ আৰু বিলাসৰ অপূৰ্ব সময় যটাইছে। এনে বেগী আৰু আৰামী বেলক জাপানী সকলে ঘৰুৱা ভাষাত ‘বুলেট্ ট্ৰেইন’ বা গুলী-ট্ৰেইন বোলে। পৃথিৱীৰ ভিতৰতে এই বেল আটাইতকৈ বেছি বেগী। এই বুলেট্ ট্ৰেইন চলা বেল লাইনটোৰ নাম ‘নিউ টকাইদো লাইন’। এই ট্ৰেইনৰ সৰ্ব্বোচ্চ বেগ ঘণ্টাত ২১০ কিলোমিটাৰ। টকীঅ’ আৰু ওচাকাৰ মাজৰ ৫১৫ কিলোমিটাৰ পথ এনে বেল অতিক্ৰম কৰোতে লাগে মাত্ৰ ৩ ঘণ্টা ১০ মিনিট সময়। পৰিষ্কাৰ পৰিচ্ছন্ন, আৰামী আৰু চাপনিয়ন্ত্ৰিত এনে ট্ৰেইনৰ যাত্ৰীয়ে সুৰঙ্গৰ মাজেদি বেল গলেও কানত অস্বস্তি অনুভৱ নকৰে।

এই ‘নিউ টকাইদো লাইন’ টো এনে উপায়ে স্থাপন কৰা হৈছে যাতে অতি বেগেৰে চলা ট্ৰেইন কোনো অসুবিধা নোহোৱাকৈ নিৰাপদে গতি কৰিব পাৰে। ইয়াৰ চিগ্‌নেলিং আৰু নিয়ন্ত্ৰণ ব্যৱস্থাও সম্পূৰ্ণ আধুনিক। কিন্তু ইয়াত খৰছ পৰিছে অপৰ্য্যাপ্ত। জাপানৰ জাতীয় বেলৰে বিভাগে মাত্ৰ ৫১৫ কিলোমিটাৰ দীঘল এই বিশেষ বেল আলিটো নিৰ্ম্মানতে খৰছ কৰিছিল ভাৰতীয় টকাৰ হিচাবে ৬৭৫ কোটি টকা। তাৰমানে প্ৰতি কিলোমিটাৰ আলিত খৰছ হৈছিল ১০৩ কোটি টকা। ইয়াৰ তুলনাত ভাৰতীয় বেল পৰিবহন বিভাগে সৰ্ব্বমুঠ প্ৰায় ৬০,০০০ কিলোমিটাৰ আলি নিৰ্ম্মাণ কৰোতে লাগিছিল মাত্ৰ ৩,০০০ কোটি টকা। এই হিচাব মতে

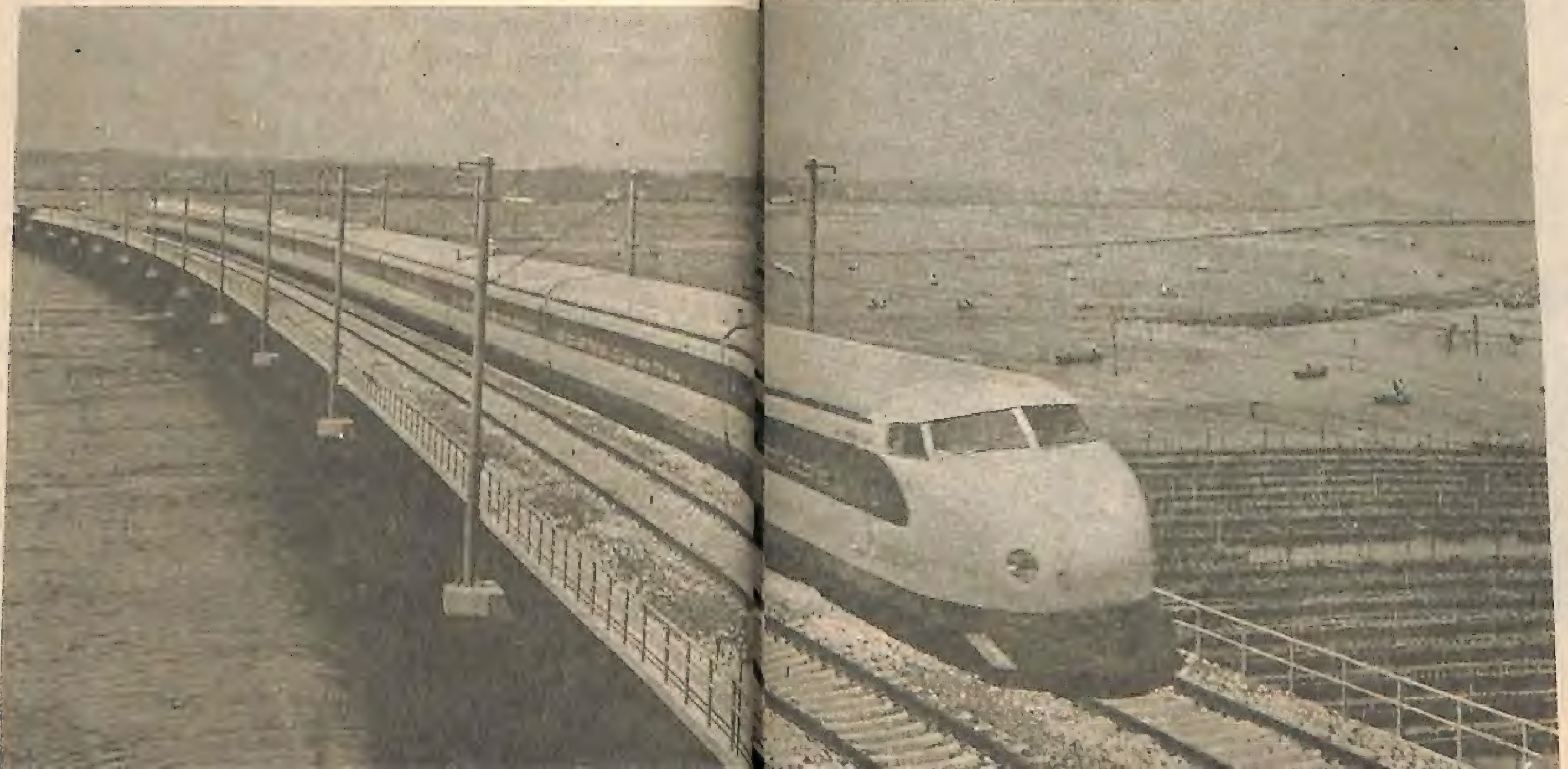
ভাৰতীয় ৰেল আৰু নিৰ্মাণত প্ৰতি কিলোমিটাৰত খৰছ কৰা হৈছিল মাত্ৰ ৫ লাখলৈ টকা। আন কথাত কবলৈ গ'লে, 'নিউ টকাইদো' ৰেল লাইন নিৰ্মাণত প্ৰতি কিলোমিটাৰত পৰা খৰছ, ভাৰতীয় ৰেল আৰু নিৰ্মাণৰ প্ৰতি কিলোমিটাৰত পৰা খৰছতকৈ ২৬ গুণ বেছি।

ভাৰতীয় ৰেল পৰিবহনে নিজৰ সীমিত পুঁজীৰে জাপানৰ "হিকাৰী এক্সপ্ৰেছ" দৰে বেগবান আৰু খৰছ বহুল ৰেল ব্যৱস্থাৰ কথা ভাবিবই নোৱাৰে। তথাপিও নিজৰ যি সমল আছে; তাতেই আৰু কিছু যোগ দি ভাৰতীয় ৰেল বিভাগে এই বিষয়ত যিমান উন্নতি দেখুৱাব পাৰিছে, সেই কথা জয়জয়তে ৰেল আৰু নিৰ্মাণৰ সময়ত সপোনতো ভাবিব পৰা নাছিল।

১৯৬৭ চনতে পোন প্ৰথমবাৰৰ কাৰণে, অদিকা খৰছ যোগ নিদিয়াকৈ

উন্নত কৰণৰ—পথ পৰিচালনাৰ যোগে ৰেল আৰু উন্নয়ন সাধনৰ প্ৰচেষ্টা হয় দক্ষিণ-পূব ৰেলৱেত। সেই ৰেল আৰু প্ৰধান অংশ হাওড়াৰ পৰা নাগপুৰলৈকে—এনেধৰণে চোৱাচিটা কৰি উন্নত কৰা হ'ল যে, এবছৰৰ ভিতৰতে ভাৰতীয় ৰেলত ব্ৰড্‌গেজিদি ঘণ্টাত ১০০ কিলোমিটাৰ অতিক্ৰমৰ সপোন ডেই যাবলৈকো ই সমৰ্থ হ'ল। ১৯৬৮ চনৰ ফেব্ৰুৱাৰী মাহত চাউথ ইষ্টাৰ্ণ ৰেলৱেই ভাৰতীয় ৰেল পৰিবহনৰ পোন প্ৰথম অতিবেগী (Ultrafast) পৰীক্ষামূলক ৰেল চালনাত সাকল্য অৰ্জন কৰে। এই পৰীক্ষামূলক ক্ষিপ্ৰতম ট্ৰেইনে নাগপুৰৰ পৰা হাওড়ালৈকে যোৱা ১,১৩১ কিলোমিটাৰ আৰু ঘণ্টাত ১২৮ কিলোমিটাৰ বেগেৰে ১২ ঘণ্টা

পৃথিৱীৰ দ্ৰুততম বা সৰ্বোচ্চবেগী ৰেলগাড়ী—হিকাৰী এক্সপ্ৰেছ



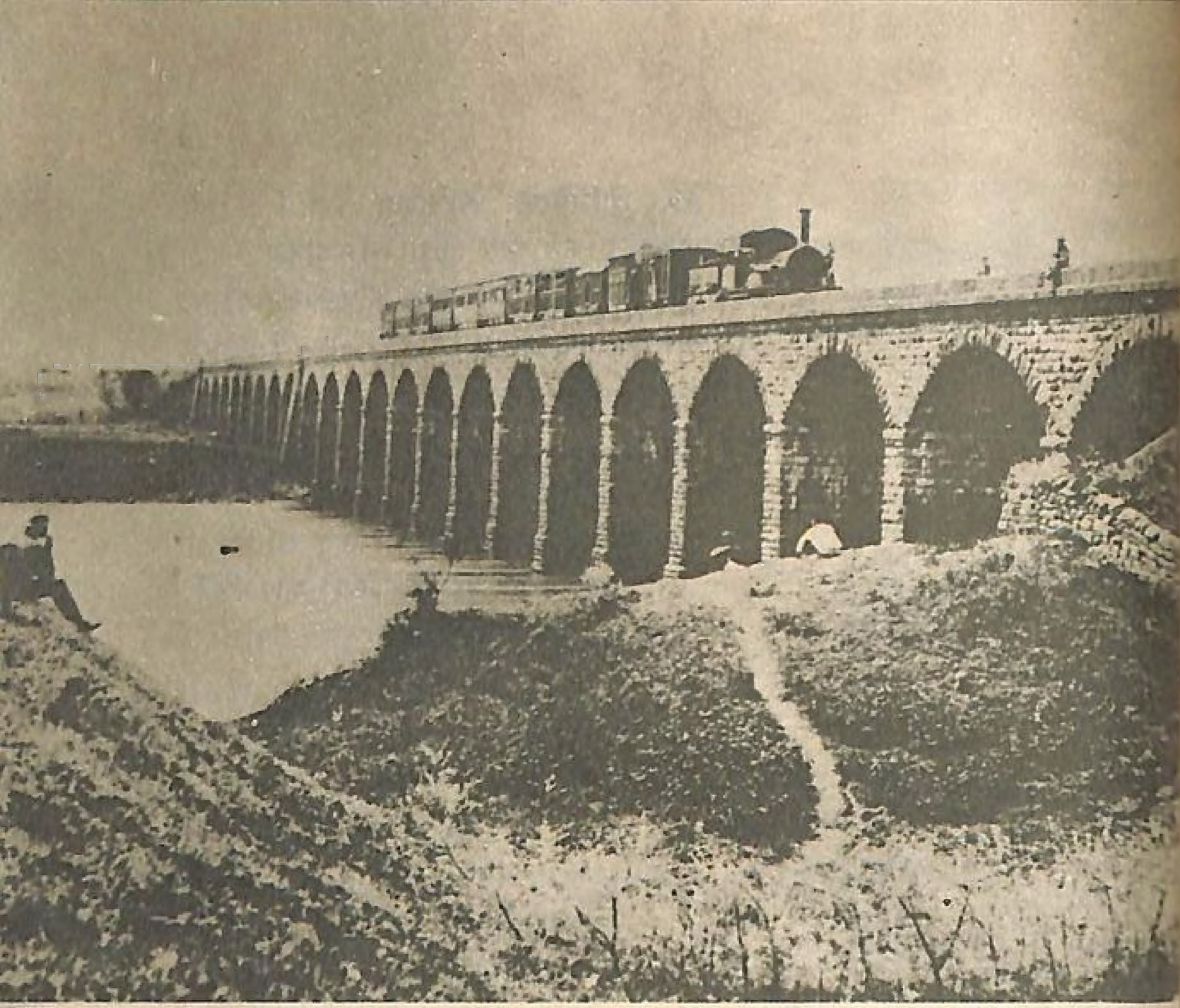


ৰাজধানী এক্সপ্ৰেছ

৫০ মিনিটতে অতিক্রম কৰে। সেই চেক্সনৰ সদায়েই চলা ক্ষিপ্ৰতম 'বম্বে মেইলে' সেই একে দূৰত্ব অতিক্রম কৰোতে লয় ২৪ ঘণ্টা সময়। এই পৰীক্ষাই ইয়াকে প্ৰতিপন্ন কৰে যে অদ্ভিকা খবছ নকৰাকৈয়ে ভাৰতীয় ব্ৰড্‌গজ লাইন বোৰত বেলৰ বেগ ঘণ্টাত ১০০ কিলোমিটাৰতকৈও বেছিলৈ বঢ়াব পৰা যাব। এই অভিজ্ঞতাৰ ওপৰত ভেটি কৰিয়েই হাওড়া আৰু দিল্লীৰ মাজৰ বেল আলিৰ ওপৰেদি "ৰাজধানী এক্সপ্ৰেছ" নামৰ অতিবেগী ট্ৰেইন চলোৱা হৈছে। ১৯৬৯ চনৰ ১ মাৰ্চত এই 'দিলাক্স' চাৰ্ভিচ উদ্বোধন কৰা হয়।

এই "ৰাজধানী এক্সপ্ৰেছ" ঘণ্টাত ১২০ কিলোমিটাৰ বেগেৰে চলি হাওড়া আৰু দিল্লীৰ মাজৰ ১,৪৭৫ কিলোমিটাৰ পথ ১৭ ঘণ্টা ২০ মিনিটত অতিক্রম কৰি, (আন বেলৰ তুলনাত) ৬ ঘণ্টা সময় বাহি কৰে। মূলধনৰ অতিবিক্ত খবছ বহন নকৰাকৈয়ে ভাৰতীয় বেল, বেল আলিৰ উন্নয়ন ঘটাই, শতাব্দী যোৰা "ঘণ্টাত ১০০ কিলোমিটাৰ" চৰম-বেগ সপোনৰ সীমা অতিক্রম কৰিব পাৰিছে। মুঠতে আজি ভাৰতীয় বেলৰ গতিবেগ বৃদ্ধি হৈছে শতকৰা ২০ গুণ।

ভাৰতৰ প্ৰথম বেলখন যাত্ৰীলৈ ঘণ্টাত ৩২ কিলোমিটাৰ বেগেৰে চলিছিল, ১৮৫৩ চনৰ ১৬ এপ্ৰিলৰ দিনা। বোম্বাইৰ বৰী



ভাৰতৰ সৰ্বপ্ৰথম বেলগাড়ী

বন্দৰৰ পৰা থানালৈকে—এই ছোৱা বাট সেই বেলৈ পোন প্ৰথম বাৰৰ কাৰণে অতিক্ৰম কৰিছিল। সেইদিন ধৰি ভাৰতীয় বেলৰে দেশৰ সৰ্ববৃহৎ জাতীয়কৰণ কৰা উদ্যোগ হিচাপে আজিলৈকে বৰ্তি আছে। আজি বেল আলি গোটেই ভাৰততে জালৰ দৰে বিয়পি আছে। কেৱল সুখেৰে ভাৰতৰ ইমূৰৰ পৰা সিমূৰলৈকে যাত্ৰী অহাযোৱা সুবিধাৰ কাৰণেইয়ে ভাৰতীয় বেলৰ আৱশ্যক এনে হয়। ইয়াৰ অবস্থিতিয়ে জাতীয় অৰ্থনীতিত বিশিষ্ট বৰঙনি যোগোৱাৰ উপৰিও, নিজকে প্ৰতিষ্ঠা কৰিছে—মানুহক কামত নিয়োগ কৰাৰ ক্ষেত্ৰত সৰ্ববৃহৎ জাতীয় উদ্যোগ আৰু নিয়োগ প্ৰতিষ্ঠান ৰূপে।

আমাৰ যুগৰ দুটা ব্যাধিৰ বোজালু

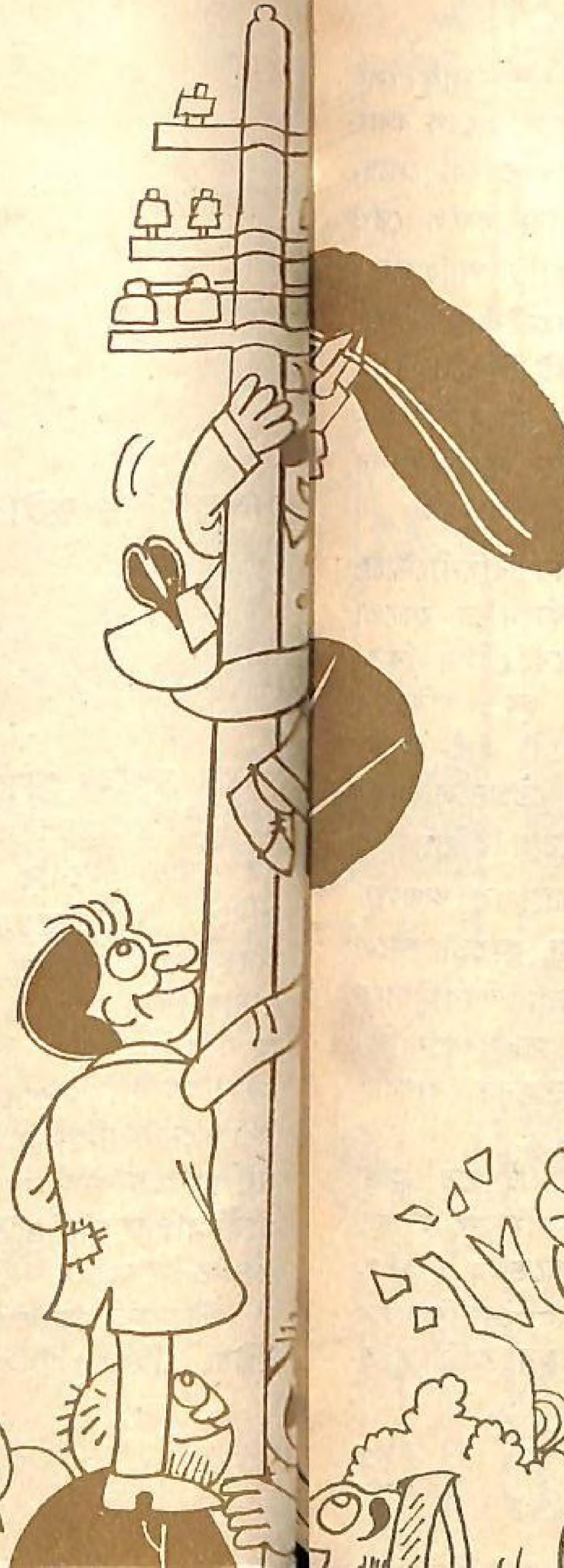
আমাৰ বেলৰেৰ প্ৰায়বোৰ (ট্ৰাঙ্ক পথেদি) দিনে ৰাতিয়ে মাল আৰু যাত্ৰী-বাহী ট্ৰেইন বোৰ চলিব লাগিছে। পূৰ্ব বেলৰেৰ গ্ৰেণ্ডকৰ্ড চেক্সনৰ নিচিনা বহু পথত এইবোৰ বেলৈ শেষ শক্তিকনো নিয়োগ কৰি কৰ্তব্য পালন কৰিছে। যিমান সম্ভৱ সিমান বেলগাড়ী চলিয়েই আছে। এনেকৈ চৰম-অৱস্থালৈকে বেলচলা যি কোনো বেল আলিত এক মিনিটৰ বাবেও সামান্য কিবা আসোঁৱাহ ঘটিলেই, গাড়ীচলাৰ নিয়ম ৰক্ষাত সমতা নোহোৱা হৈ পৰে। সামান্য ব্যাঘাতেই এনে পৰিবহন ব্যস্ত আলিত মাৰাত্মক ঘটনা ঘটাই দিব পাৰে। কাৰণ এয়ে যে প্ৰায় লানি নিচিগাকৈ ট্ৰেইন চলা এনে আলিৰ এঠাইত কিবা সামান্য অঘটন ঘটিলেই, তাৰ পৰা গোটেই আলিটোতে অঘটনৰ ফিৰিঙতি তৎক্ষণাত বিয়পি পৰে। ফলত হয়তো এনে সামান্য ফিৰিঙতিৰ পৰাই বিৰাট দুৰ্যোগৰ খাণ্ডৰ দাহো কোনো কোনো ক্ষেত্ৰত হৈ যায়।

এটা ক্ষুদ্ৰ গঁজালৰ কাৰণেইয়ে এখন ৰাজ্য হেকুৱাই হা-হুমুনীয়াহ কাঢ়িব লগীয়া হৈছিল—এই সাধুটো তোমালোকে নিশ্চয় শুনিছা। সাধুটো এই :

“এটা গজালৰ অভাৱত এটা ঘোৰা হেৰাল,
এটা ঘোৰাৰ অভাৱত হেৰাল এটা চোৱাবী,
এটা চোৱাবীৰ অভাৱত হেৰাল এখন যুদ্ধ,
যুদ্ধৰ অভাৱত হেৰাল এখন ৰাজ্য,

আৰু সকলো হেৰাল এটা গঁজালৰ অভাৱত।”

উপমাৰে বুজোৱা এনে ধৰণৰ ৰাজ্য সদায় হেৰাব লাগিছে, ক’ৰবাত কেনেকৈ হোৱা সামান্য কেৰোণতে। তোমালোকে জানো দেখা নাই, যে যি আলিবাৰ্টত অনবৰত গাড়ী অহাযোৱা কৰি থাকে, তেনে বাটৰ মাজত কৰবাত হঠাৎ এখন গাড়ীত কিবা বিজুটি ঘটি ৰৈ গলেই—দুয়োফালৰ পৰা অহা গাড়ীবোৰ আহি তৎক্ষণাত থুপ খাই যায়। এনে গাড়ীৰ থুপ ভাঙোতে যথেষ্ট সময়ৰে লাগে, তোমালোকে দেখিছাই। আমাৰ ট্ৰান্স বেল আলি বোৰতো সেই একে কথাই খাটে। কৰবাত কিবা বিজুটি ঘটিলেই, গাড়ী বন্ধ হৈ আলিটো ক্ষন্তেকতে স্থিৰ আৰু অচল হৈ পৰে।



বেলবিভাগৰ তৰফৰ পৰাই সতৰ্কতা অৱলম্বন কৰি, কিছুমান আসোঁৱাহৰ পৰা ৰক্ষা পৰিব পাৰি। আগেয়ে উলুকিয়াই অহা ধৰণৰ কিছুমান সতৰ্কতা অৱলম্বন কৰিলে বেল কৰ্মচাৰী সকল হঠাতে ঘটা বহুতো দুৰ্য্যোগৰ পৰা ৰক্ষা পৰিব পাৰে। কিন্তু আনধৰণৰ বহুতো দুৰ্য্যোগ ঘটে, যি বোৰ ইয়াতকৈ বহুতো বেছি সাংঘাতিক। এনেবোৰ দুৰ্ঘটনাৰ মূলতে আছে কিছুমান সমাজ-বিৰোধী লোকৰ ইচ্ছাকৃত কাৰ্য্যকলাপ। এইবোৰৰ উৎকৃষ্ট প্ৰতিষেধক হৈছে, সমূহ ৰাইজৰ দৃষ্টি ইয়াৰ প্ৰতি আকৰ্ষণ কৰি, ইয়াৰ ফলত হোৱা সামাজিক ক্ষতি সম্পৰ্কে ৰাইজক সজাগ কৰি তোলা। বেলৰে বিভাগক অনাহকত এনেকৈ আলোকাত পেলোৱাৰ ফলত সমাজৰ যি বিৰাট ক্ষতি হয়, সেই সম্পৰ্কে তোমালোকে বুজিবলৈ চেষ্টা কৰিবা বুলি মোৰ বিশ্বাস।

বাধা দুই প্ৰকাৰে ঘটে। এজন মানুহে নানান কাৰণত বেলৰ এলাৰ্ম চেইন বা “বিপদশিকলি” টানি বেল ৰখাব পাৰে। তেওঁ বিনা-টিকটত বেলত আহি টিকত কলেক্টৰৰ হাতৰ পৰা সাৰিবলৈ হয়তো তেনে কৰিছে; নহলে তেও যদি চোৰাং বেপাৰী হয় তেনেহলে চোৰাং বেপাৰী ধৰোতা বিষয়াৰ হাত সাৰিবলৈ হয়তো চেইন টানিছে। এইটোও হব পাৰে যে বেলখন আহি তেওঁৰ গাঁৱৰ ওচৰ পাইছেহি, গাঁৱৰ



জন্মোৱা লোক সকলেই হৈছে সমাজৰ কীট।

মিষ্টাৰ পেৰাচাইট বা শ্ৰীৰঘুমলা জন হৈছে বিনা টিকেতে অহা যোৱা-কৰা যাত্ৰী। নহলে এলাৰ্ম চেইন টনা কোনোবা সমাজৰ মাজত ভাল মানুহ বোলাই থকা চোৰ—নপতাকুন! মিষ্টাৰ প্ৰিডেটৰ (Mr. Predator) বা আনৰ মূৰত কঠাল ভঙা জন হৈছে—বেলবিভাগৰ যহতে নিজৰ কাৰণে বেলৰ বিভিন্ন আহিলা পাতিবোৰ চুৰ কৰি লাভ

ওচৰত বেল বোৱা ষ্টেশ্বন নাই; সেই দেখি এলাৰ্ম চেইন টানি বেল বখাই তেওঁ নামি যোৱাৰ সুবিধা লৈছে, কাৰণ ষ্টেশ্বনৰ পৰা ঘৰলৈ তেওঁ ইমান দূৰ খোজ কাঢ়ি আহিবনে? যিয়েই নহওক। এনেকৈ বেহকতে হেৰুৱাব পৰা বিপদ সঙ্কেট শিকলি টানি বেল বখালে অনৰ্থক বেলৰ ক্ষতি হয়, যি ক্ষতি পৰোক্ষভাবে হলেও দেশৰ বাইজৰ।

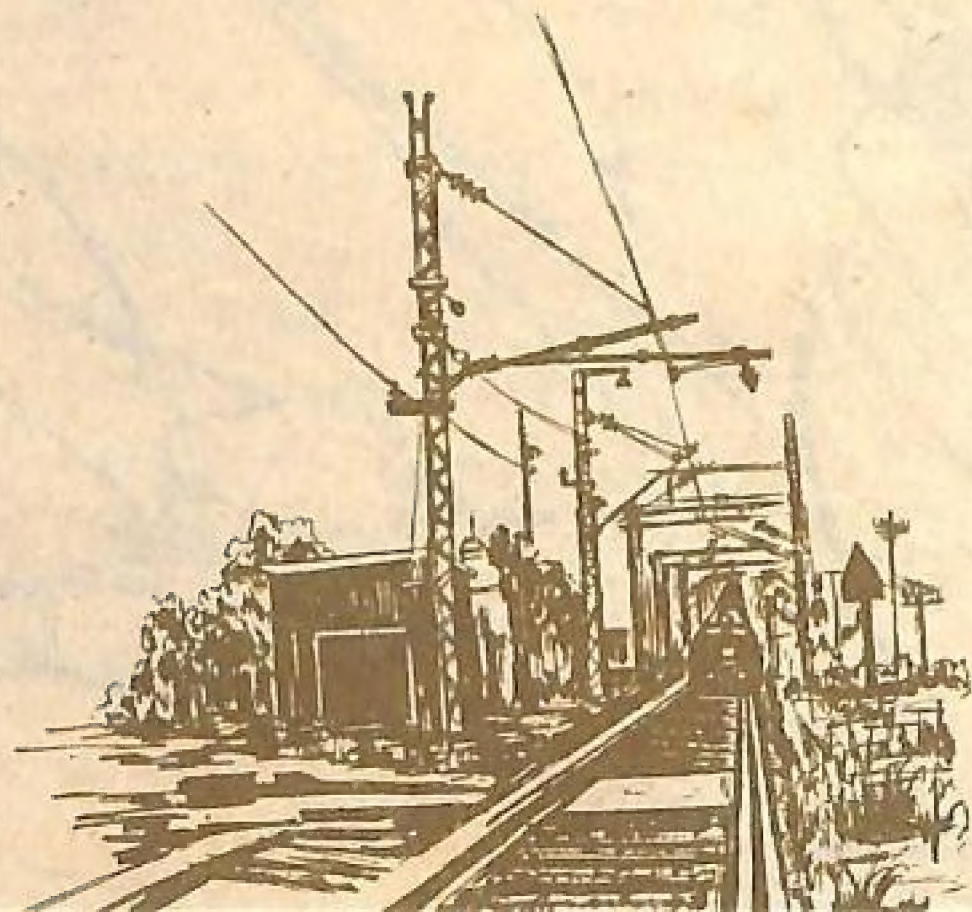
দ্বিতীয় প্ৰকাৰৰ বিধিনীটোহে বৰ মাৰাত্মক। কোনোৱে হয়তো নিজৰ লাভৰ কাৰণে বেলৰ কিবা লাগতিয়াল বস্তু চুৰ কৰিছে। হয়তো, তামাৰ তাঁৰ কাটি ইটো ষ্টেশ্বনৰ পৰা সিটো ষ্টেশ্বনলৈ থকা টেলিফোনৰ যোগাযোগ বিচ্ছিন্ন কৰি দিছে। বিজুলিৰ ব্যৱস্থা থকা অঞ্চলত হলে চুৰ কৰা বস্তু হয়তো বিলে ব্ৰেক ব্ৰকৰ নিচিনা নানাপ্ৰকাৰ বিদ্যুৎৰ আবশ্যকীয় যন্ত্ৰপাতি, সা-সৰঞ্জামাদি। এনেধৰণে বেলপৰিবহনত ব্যাঘাত



কৰিবলৈ চিচৰা ব্যক্তি। কিন্তু শ্ৰীবমলাই হওক বা শ্ৰীজোকেই হওক, তেওঁলোকে আত্মসাৎ কৰা বস্তুৰ বেচ; আওহতীয়াকৈ হলেও, সমাজেই বহন কৰিব লাগে। এই ধৰণৰ ক্ষতিপূৰণৰ কাৰণেই বেলভাৰা আদি বঢ়াব লগীয় হয়। সেই বঢ়োৱা অংশ কাৰ হাতৰ পৰা যায়? নিশ্চয় বাইজৰ হাতৰ পৰা—যি সকলে ধন দি মাল পঠিয়ায় আৰু টিকট কিনি বেলত উঠে। এনেবোৰ অপকৰ্ম নোহোৱা হলে বেলভাড়া ইয়াতকৈ নিশ্চয় আৰু কম হ'ল হেতেন! তুমি, মই সকলোৱেই সমাজৰ অংগ।

কীট' শব্দটোৰ অৰ্থ বিচাৰি যেই কোনো আধুনিক শব্দকোষ চালে দেখা যাব যে যিবোৰ প্ৰাণীয়ে পৰিবেশৰ সুযোগ লৈ বৰ্দ্ধিত থাকে, আৰু অত্যাৱ অপকাৰ সাধে, সেইবোৰেই 'কীট' (Pest)। শ্ৰীজোক আৰু শ্ৰীবমলাই আমাৰ তেজ শুহি, আমাৰ গাৰ বস খাই নিজে ঠন ধৰিবলৈ চেষ্টা কৰা সমাজ-বিৰোধী ধনুৰ্দ্ধৰ নহয়নে বাক? এনে ধৰণৰ দুৰ্জনে ঠগ-জুৱাচোৰ আৰু ডগবাজ বোৰেই হৈছে সমাজৰ কীট।

এতিয়া তোমালোকে নিশ্চয় বুজিছা এনেধৰণৰ অসৎ লোকৰ কাৰ্য-কলাপে বেলৰ কিমান ক্ষতি সাধন কৰে, যি ক্ষতিপূৰণ ভৰিব লগীয়া হয় তুমি, মই, সমাজৰ ভাল মানুহবোৰে। এই কথা বুজি, আশাকৰো তোমালোকে তোমালোকৰ চা-চিনাকী সকলোকে আচল কথা বুজাই দিবা, যাতে সমাজৰ সকলো লোক সজাগ হয়, আৰু এনেধৰণৰ মানুহবোৰৰ কাৰণে ভয়ৰ কাৰণ হৈ পৰে। তেতিয়াহে বেলৰেৰ উন্নতি হব আৰু দেশৰো মঙ্গল হব।



এই শিতানৰ প্ৰকাশিত পুথি

বাপু (সচিত্ৰ জীৱনী—দুই খণ্ড)
কাশ্মীৰ

এফ. চি. ফ্ৰীটচ
চিত্ৰশিল্পী : প্ৰেমানন্দ শৰ্মা
লেখিকা : মালা সিং

পখী জগৎ
আমাৰ নদনদী
শিখৰে শিখৰে

জমাল আৰা
লীলা মজুমদাৰ
ব্ৰিগেডিয়াৰ জ্ঞান সিংহ

সবগলৈ ভ্ৰমণ আৰু অন্যান্য গল্প
পোহৰ আৰু আনন্দৰ সাধু
স্বৰাজ্যৰ সাধু—১ম খণ্ড

লীলাবতী ভাগত
মনোজ দাস

আমাৰ বেলৰ কথা

বিদেশী পৰিব্ৰাজকৰ দৃষ্টিত ভাৰত
অভিনয় কৰো আহা

বিষ্ণু প্ৰভাকৰ
জগজিৎ সিংহ

মেকুবী পৰিয়াল

কে. চি. থান্না

বহুদিনৰ আগতে—১ম খণ্ড

উমা আনন্দ

এম. ডি. চতুৰ্বেদী

এম. চৌকশী আৰু

পি. এম. জোশী

প্ৰতিখন কিতাপৰ দাম ১.৫০

এইবিলাক কিতাপ ইংৰাজী আৰু সকলো ভাৰতীয় ভাষায় পোৱা যায়।